Die
Dampfschiffahrt auf dem Bodensee

und

ihre geschichtliche Entwickelung

während ihrer ersten Hauptperiode. (1824—1847).

Unter Benützung amtlicher Quellen.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

in den

Staatswissenschaften

verfaßt und

einer Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

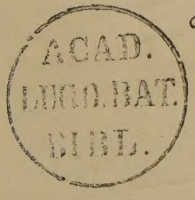
der

Königl. Julius-Maximilians-Universität zu Würzburg vorgelegt

von

Friedrich Pernwerth von Bärnstein

aus München.



Druck von Reinhold Berger
Lucka (S.-A.)

Referent: Professor Georg Schanz.

Vorliegende Dissertation erscheint demnächst als Band XXI der von Prof. Dr. Georg Schanz herausgegebenen „Wirtschafts- und Verwaltungsstudien mit besonderer Berücksichtigung Bayerns". (Leipzig, A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf. G. Böhme). Demselben sind die statistischen Tabellen und sonstige Beilagen beigefügt.

Einleitung.

1.

* Das Bodenseebecken.

Der Bodensee, der nach Annahme der Geologen in der vorgeschichtlichen Zeit eine weit größere Ausdehnung besessen hat, zeigte bei seinem frühesten Bekanntwerden in der Geschichte im wesentlichen bereits jenen Umfang und jene Gestaltung, welche demselben heute noch eigen sind.

Dieses früheste Bekanntwerden des Sees datiert aus dem J. 14 v. Chr., in welchem die Legionen Roms zum erstenmal an seinen Ufern — zu denen sie sich den Weg durch undurchdringliche Wälder mit der Axt bahnen mußten — erschienen und fällt hienach im allgemeinen mit dem Beginne der christlichen Zeitrechnung zusammen.[1])

In seinem heutigen Umfange bildet der Bodensee, nach dem Plattensee und dem Genfersee, den drittgrößten Landsee Mitteleuropas, wobei derselbe sich in seiner Gestaltung in ein **Hauptbecken** und ein **Nebenbecken** gliedert, welche durch eine kanalartige Strecke des beide Becken durchziehenden Rheinstromes verbunden sind.

---

[1]) Die Römer nannten den See nach dem von ihnen dortselbst vorgefundenen Hauptorte der umwohnenden rhätischen Stämme Briganton — römisch Brigantium — den „Lacus Brigantinus". Doch auch die Namen Lacus Acronius, Lacus Venetus und Lacus Moesius kamen zur Römerzeit für den See vor. Der gebräuchlichste Name aber war Lacus Brigantinus und erhielt sich derselbe bis zum 10. Jahrhunderte n. Chr. Von da ab kam, unter Ableitung von der am See — bei dem heutigen Bodman — neuerrichteten fränkischen Königspfalz „Bodama", für den See die Bezeichnung „Lacus Bodamicus" in Aufnahme, die später in die Verdeutschung Bodmensê überging, aus welcher sich allmählich die heutige Wortform „Bodensee" herausbildete. Im Mittelalter bestand auch die Benennung „Mare suevicum" oder „Schwäbisches Meer" für den See, welch' letztere heute zumeist nur noch in der poetischen Literatur Anwendung findet. In neuerer Zeit wird — und zwar hauptsächlich in der wissenschaftlichen Literatur — nach dem Vorbilde des „Leman" = Genfersee — der Bodensee häufig kurzweg „Bodan" genannt. In Frankreich nennt man denselben auch „Lac de Constanze", in Italien „Lago di Constanza". Sein Hauptname aber ist und bleibt der jedem Deutschen lieb gewordene Name „Bodensee".

Das Hauptbecken, oder der Bodensee im engeren Sinne, zerfällt wieder in den Obersee und in die große Ausbuchtung des letzteren, welche, nach der daran gelegenen Stadt Überlingen, der Überlinger-See genannt wird; das Nebenbecken, welches früher, nach der an seinen Ufern befindlichen Stadt Radolfzell, auch der Zeller-See genannt wurde, führt nun durchweg den Namen Untersee.

Die Wasserflächen des Obersees und des Überlinger-Sees gehen offen ineinander über und werden nur durch eine intellektuelle Grenzscheide, als welche die Luftlinie von Meersburg nach Staad bei Konstanz gedacht wird, getrennt.

Zwischen dem Überlinger-See und dem Untersee liegt die 20 km lange und 6 km breite, bergige und teilweise bewaldete Konstanzer Landzunge, auch Bodansrücken genannt, welche sich gegenüber der Stadt Konstanz dem Südufer des Gesamtbeckens derart nähert, daß der freie Raum zwischen beiden sich zu dem Durchbruche des Rheines zwischen dem Obersee und dem Untersee verengt.

Als Ausflußpunkt dieses Rheindurchbruches in den Untersee wird gewöhnlich das Städtchen Gottlieben angenommen, wenngleich dieser Punkt, aus hydrologischen Gründen, richtiger bei dem Städtchen Ermatingen zu suchen wäre. Diese Rheinstrecke Konstanz-Gottlieben wird als zum Gesamtsee gehörig betrachtet und dem Nebenbecken zugerechnet. Als Übergangspunkt des Nebenbeckens in den aus demselben abziehenden Rheinstrom wird in der Regel das Städtchen Stein aufgefaßt, obschon dieser Übergangspunkt, streng genommen, bei der sog. Stiegener Enge, wo die Felsenufer an beiden Seiten schroff in den Wasserspiegel hineinspringen, gegeben erscheint.

Unter Anschluß an die vorstehend erörterten üblichen Annahmen verstehe ich in meiner gegenwärtigen Arbeit unter der Rheinstrecke Obersee-Untersee jene von Konstanz bis Gottlieben, unter der Rheinstrecke Untersee-Schaffhausen jene von Stein ab bis zum letztgenannten Orte.

Der Obersee wird von allen fünf Uferstaaten, der Überlinger-See, soweit Land in Betracht kommt, nur von badischem Gebiete umschlossen, während der Untersee und die beiden an denselben anschließenden Rheinstrecken Konstanz-Gottlieben und Stein-Schaffhausen von Baden und der Schweiz begrenzt werden.

An Inseln besitzt der Gesamtsee drei, nämlich im Obersee die Insel Lindau, mit der gleichnamigen bayerischen Stadt darauf (0,41 qkm), im Überlinger-See die Insel Mainau mit dem großh. badischen Sommerschlosse (0,44 qkm) und im Untersee die zu Baden gehörige Insel Reichenau, einst Sitz einer mächtigen und berühmten Fürstabtei (5 km lang, 2 km breit). Außerdem sind noch zu nennen das württembergische Inselchen mit dem Schlosse Montfort, bei Langenargen und das schwei-

zerische Inselchen St. Ottmar mit der St. Ottmarkapelle, im Rheinausflusse bei Stein. Die drei Inseln und das erstgenannte Inselchen sind mit dem Festlande durch Brücken verbunden.

Nennenswerte Halbinseln befinden sich — abgesehen von der Konstanzer Landzunge, welche als große in den Gesamtsee hineinragende Halbinsel aufgefaßt werden kann, — nur im Untersee. Es sind dieses der breite und stumpfe Landrücken Höri und die lange und spitze Landzunge Mettnau, welche beide nachstehend weitere Erwähnung finden werden.

Die bemerkenswertesten Buchten des Gesamtsees sind: im Obersee die Bregenzer, die Fußacher und die Konstanzer Bucht, letztere auch der Konstanzer Trichter, oder Tritter genannt, dann im Untersee die südliche und die nördliche Ausbuchtung, welche durch das Höri getrennt werden. Die südliche, welche sich zum Rheinausflusse bei Stein verengt, besitzt keinen besonderen Namen, die nördliche, an deren Ufer die Stadt Radolfzell liegt, führt die früher auf den ganzen Untersee angewendete, nunmehr auf sie beschränkte Bezeichnung Zeller-See. In den letzteren zieht sich die Mettnau hinein und heißt der hierdurch zwischen dieser Landzunge und dem Bodansrücken gebildete schmale Seeteil der Markelfinger Winkel. Dieser Winkel kommt indessen für die Dampfschiffahrt ebensowenig in Betracht, als der Seeteil zwischen der Insel Reichenau und dem Festlande (der sog. Gnadensee) und jener zwischen der Insel Lindau im Obersee und dem Festlande (der sog. Kleine See).

Die Wasserfläche des Gesamtsees wird unterschieden in die Uferzone und den Seekessel.

Jene Teile der Uferzone, auf welchen man noch Fuß fassen kann, heißen die „Gründ", oder „Haldinen". Im Wasser längs der Uferzone überhaupt liegen vielfach große Steine, „Wacken" genannt, und erratische Blöcke. Abgesehen hievon unterliegt die Uferzone infolge von Anschwemmungen und Auswaschungen beständigen Veränderungen. Die barrenartigen Erhöhungen, welche solche Anschwemmungen an einzelnen Stellen hervorrufen, bilden Untiefen. Diese Untiefen, Wacken und Blöcke gestalten sich, insbesondere bei niederem Wasserstande, zu Schiffahrtshindernissen für die Dampfschiffahrt und haben sich die Vereinigten Dampfschiffahrts-Verwaltungen (V. D. V.) die genaue Auffindung und systematische Kennzeichnung dieser Hindernisse durch die vorgeschriebenen Seezeichen zur besonderen Aufgabe gesetzt.[1])

---

[1]) Barrenartige Erhöhungen der Uferzone finden sich im Obersee vorwiegend an dem Rheinabflusse bei Konstanz, Wacken und erratische Blöcke bei Arbon, Romanshorn, Hagnau und Immenstaad, dann in ziemlich dichter Reihenfolge bei Lindau und Wasserburg vor. Der bekannteste von ihnen ist der „Hexenstein" bei Lindau. Im Ueberlinger-See ist der „Teufelstisch", eine nur 50 m vom Ufer entfernte, senkrecht aufsteigende Felsnadel, deren etwa 2 qm messende Spitze bei Nieder-

Die Sohle des Seekessels wird von unterseeischen Höhenrücken durchzogen; die Teile der Wasserfläche über diesen Höhenrücken heißen „Berg", die Teile über den Tiefbecken zwischen diesen Höhenrücken, die tiefsten Stellen des Sees überhaupt, heißen „Schweb". Diese Bezeichnungen haben für die lokale Orientierung des Schiffahrtspersonales auf dem See besondere Bedeutung. Die Seesohle besteht im allgemeinen aus Gletscherton, welcher mit einer Ablagerung von Schlamm und Geschiebe überdeckt ist, die beständig durch jene Mengen weiteren derartigen Materiales vermehrt wird, die dem See durch seine Nebenflüsse, darunter hauptsächlich den Rhein, zugeführt werden und als Sinkstoffe niedergehen.[1])

Der Wasserstand des Sees ist ein wechselnder; man unterscheidet den normalen, d. i. den Mittelwasserstand und die anormalen, d. i. den Niederwasserstand und den Hochwasserstand.

Der Wasserstand wird jeweils bestimmt durch das Verhältnis zwischen der Wasserzufuhr und der Wasserabgabe.

Die Wasserzufuhr (Speisung) des Sees erfolgt in der Hauptsache durch die in den See mündenden Flüsse und Bäche, deren sich 190, darunter der Rhein, in das Hauptbecken und 46 in das Nebenbecken ergießen, dann in der Nebensache durch die Niederschläge, welche in Form von Regen, Hagel oder Schnee unmittelbar auf die Wasserfläche fallen; die Wasserabgabe geschieht in der Hauptsache durch den einzigen Abfluß des Gesamtsees, den Rheinstrom, in geringerem Maße durch die Verdunstung und Versickerung des Sees.

Die bedeutendsten Zuflüsse des Bodensees nach dem Rheine sind: die Dornbirner- und die Bregenzer Aach, die Laiblach, Argen, Schussen und Rothach, dann die Seefelder Aach, die Stockacher- und die Hegauer Aach. Alle vorgenannten Zuflüsse, mit Ausnahme der Hegauer Aach, münden in das Hauptbecken; die letztere geht in das Nebenbecken des Sees. Keiner dieser genannten Zuflüsse ergießt sich am schweizerischen Ufer.

Die verschiedenen Wasserstände fallen für die Regel in folgende Monate:

---

wasser zeitweilig trocken liegt, zu nennen. Auch in der Rheinstrecke Stein-Schaffhausen befinden sich barrenartige Erhöhungen, Wacken und erratische Blöcke, unter letzteren insbesondere der „Salzfresser" und der „Apfelfresser".

[1]) Die Tatsache, daß der Rheinabfluß des Obersees zum Untersee bei Konstanz völlig klares Wasser zeigt, beweist, daß die dem Hauptbecken des Sees durch seine 190 Zuflüsse zugeführten Massen von Schlamm, Geschiebe u. dgl. als Sinkstoffe auf der Sohle des Hauptbeckens verbleiben. Die jährlich anfallende Gesamtmasse dieser Sinkstoffe wird auf 4 Millionen cbm veranschlagt. Diese Sinkstoffansammlung wird aber auf Jahrtausende hinaus den Bestand des Sees, als solchen, nicht gefährden.

Niederwasserstand:	Mittelwasserstand:	Hochwasserstand:
Januar mit Februar.	März mit Mai August mit Dezember.	Juni mit Juli.

Indessen treten auch im Mai und im September zeitweise außerordentliche Hochwasserstände ein.

Der Niederwasserstand wird veranlaßt durch das Zufrieren der Zuflüsse, der gewöhnliche Hochwasserstand durch das Anwachsen derselben infolge der Schneeschmelze in den Bergen, der außerordentliche Hochwasserstand im Mai und September durch besonders starke Frühjahrs- oder Herbstregen zur Zeit der gewöhnlichen Ausgleichung zwischen Mittel- und Hochwasserstand.

Die Dampfschiffahrt hat mit diesen verschiedenen Wasserständen zu rechnen und zwar sowohl in den Häfen, als auch auf der Fahrt im See. Die Lände- und Ladevorrichtungen der Häfen sind nach dem gewöhnlichen Hochwasserstande angelegt, bieten also bei dem Höhenunterschiede, welcher sich zwischen ihnen und den Schiffen bei besonders hohen oder tiefen Wasserständen ergibt, Schwierigkeiten in der Benützung. Im See selbst aber werden bei letzteren Wasserständen einzelne Untiefen, wenn nicht ganz bloßgelegt, doch so seicht, daß die Dampfboote nicht mehr darüber verkehren und an Stationen, welchen solche Untiefen vorliegen, nicht mehr anlanden können. Diese Stationen müssen zeitweise aus den Fahrkursen ausgeschieden werden.

Von ganz besonderer Bedeutung nicht nur für die jeweiligen Wasserstände, sondern auch für die Verhältnisse des Bodensees überhaupt ist der Rhein, welcher für den Gesamtsee in dreifacher Beziehung in Betracht kommt, nämlich als Hauptzufluß, als einziger Abfluß und als Verbindung zwischen dem Haupt- und dem Nebenbecken. Wegen dieser seiner besonderen Bedeutung haben denn auch die Regierungen der sämtlichen fünf Uferstaaten der Regulierung des Rheines hinsichtlich seines Zusammenhanges mit dem Bodensee seit Jahrzehnten ein fürsorgliches Augenmerk zugewendet. Infolgedessen befindet sich die Korrektion des Einflusses des Rheines in den Obersee im Gange,[1])

[1]) Durch Staatsvertrag vom 30. Dezember 1892 vereinbarten Österreich und die Schweiz zur Abwendung der seit Jahrhunderten erfolgten Ueberschwemmungen des Hochrheines im oberen Rheintale eine Korrektion dieses Flusses, wonach derselbe, unter Ablenkung von seiner natürlichen Mündungsstelle unterhalb Rheineck, künftig in zwei Kanalarmen bei Fußach-Hard in den See einmünden wird.

Auf bayerischer Seite erregte das ganze Unternehmen von Anfang an Besorgnisse, weil durch die Art und Weise der geplanten Rheinkorrektion die Hauptmasse der vom Rheine in den See geführten Sinkstoffe gegen Lindau hin gedrängt und so der dortige Seeteil allmählich verschlammt werde. Allein diese Besorgnisse, welche auch in der bayerischen Abgeordneten-Kammer mehrfach zum Ausdrucke kamen, vermochten den Baubeginn des Unternehmens nicht aufzuhalten und wurde der eine Kanalarm

und die Korrektion des Ausflusses desselben aus dem Untersee in Verhandlung,[1]) während die Korrektion des Rheindurchflusses vom Obersee zum Untersee bereits durchgeführt wurde.[2])

Von den verschiedenen auf dem Bodensee auftretenden Naturerscheinungen besitzen die nachbezeichneten eine mehr oder minder weitgehende Einwirkung auf die Dampfschiffahrt:

das sog. „Rinnen des Sees", eine in ihren Ursachen

bereits fertig gestellt, so daß seit dem 6. Mai 1900 ein Teil des Flusses seinen Lauf durch denselben nimmt. Die Fertigstellung des zweiten Kanalarmes aber dürfte sich verzögern, nachdem, Zeitungsmitteilungen zufolge, auf schweizerischer Seite neuerdings Bedenken gegen die unveränderte Durchführung des Projektes, welches „den schweizerischen Interessen nicht genügend Rechnung trage", erhoben wurden. Für die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee hat das ganze Unternehmen, dessen Hauptzweck die Abwendung der stets wiederkehrenden Überschwemmungen im oberen Rheintale ist, immerhin die wohltätige Folge, daß künftig nicht mehr, wie seither, die vom Hochwasser im Rheintale abgerissenen Bäume, Brücken, Hütten u. dgl. in den See geführt werden und dort, am südlichen Ufer frei herumtreibend, die Dampfboote gefährden.

[1]) Der Rückstau, welcher sich bei besonderen Hochwasserständen des Sees an dem einen beengten Ausflusse desselben bei Stein ergibt, führte bereits in früheren Jahrhunderten, dann im 19. Jahrhunderte in den J. 1817, 1876, 1880 und 1890 zu förmlichen Hochwasserkatastrophen am Bodensee, unter denen nicht nur die Schiffahrt, sondern auch die Uferorte vielfach zu leiden hatten. Zur Abwendung weiterer solcher Vorkommnisse verhandelten die Regierungen sämtlicher Uferstaaten auf einer internationalen Konferenz zu Konstanz bereits im J. 1878 über ein von badischer Seite aufgestelltes Projekt zur „Tieferlegung der Hochwasserbestände des Bodensees". Dasselbe bezweckte nicht, wie mehrfach irrig angenommen wurde, eine bleibende Tieferlegung des Seespiegels überhaupt, sondern nur die dauernde Senkung desselben auf eine Linie, welche zwischen dem bekannten höchsten und niedersten Wasserstande liegt. Dieses Projekt — ausführlich erörtert in einer aus der Feder des Vorsitzenden der Konstanzer Konferenz vom J. 1878 (Honsell) stammenden, in der S. Ü. Nr. 7 angeführten Schrift — nimmt auch eine für die Schiffahrt günstige Korrektion der Rheinstrecke Stein-Schaffhausen in Aussicht. Zur Realisierung gelangte das Projekt bis heute noch nicht, obwohl seitens der Uferbewohner inzwischen mehrfach einschlägige Bemühungen gemacht wurden, z. B. auf einem Zusammentritte der Vertreter der Bodenseestädte zu Konstanz am 27. Juli 1891. Indessen schweben die bezüglichen Verhandlungen zwischen den Regierungen noch, und zwar mit der Komplikation, daß nun auch andere am Rheine überhaupt beteiligte Regierungen, wie namentlich jene von Preußen, Hessen, wegen der eventuellen Einwirkung des Projektes auf den Rhein auch in seinen weiteren Teilen, eine Mitwirkung bei der bezüglichen Beschlußfassung beanspruchen. Vergl. S. Ü. Nr. 10 S. 532.

[2]) In die Rheinstrecke Konstanz-Gottlieben waren, und zwar bei Konstanz, von alters her Mühl- und Stauwerke eingebaut, welche sich in mehrfacher Beziehung, speziell aber für die Dampfschiffahrt störend erwiesen. Deshalb einigten sich die Regierungen sämtlicher Uferstaaten, als diese Einbauten im J. 1856 durch Feuer zerstört worden waren, am 31. August 1857 dahin, daß die Stadt Konstanz für ihre bezüglichen Rechte an diesen Einbauten gemeinsam abgefunden und die Herstellung weiterer ähnlicher Wasserbauwerke in der genannten Rheinstrecke für die Zukunft überhaupt untersagt wurde.

noch nicht völlig geklärte Strömung, welche zeitweise so kräftig auftritt, daß von den Dampfbooten bei Einhaltung der Kurszeiten, dann bei der Steuerung und dem Anlanden darauf Rücksicht genommen werden muß;

die Winde, welche, meist aus dem offenen Westen des Seebeckens kommend, oft aber auch mit nördlichen und südlichen Kombinationen verbunden, über den See dahin brausen und als deren gefährlichster der Föhn, ein Genosse des Sirocco, erscheint, der namentlich im Herbste mit der Gewalt eines Orkanes vom oberen Rheintale her über den See hereinbricht und denselben derart aufwühlt, daß sich Sturzwellen auf die Verdecke der Dampfboote ergießen;[1])

die Unsichtigkeit des Sees, welche durch Nebel und Seerauch, sowie durch jene Böen veranlaßt wird, zu denen sich besonders starke Niederschläge — Regen, Hagel und Schnee — in einer den freien Ausblick behindernden und dadurch die Schiffahrt gefährdenden Weise ausbilden;

die eigentlichen Stürme, welche durch heftige Winde, zumeist den Föhn, veranlaßt und durch den Hinzutritt von Gewittern und den oben erwähnten Böen sehr gefährlich gestaltet werden. Festzustellen aber ist, daß auf dem Bodensee während der ganzen Dauer der Dampfschiffahrt auf demselben noch nie ein Dampfboot infolge eines Sturmes allein unterging;[2])

endlich die Eisbildung auf dem See, welche entweder als feste Eisdecke die Schiffahrt zeitweise auf dem ganzen See oder einzelnen Teilen desselben unmöglich macht, oder als Treibeis dieselbe gefährdet.[3])

---

[1]) Die Maximalhöhe der im offenen See erscheinenden und ohne Anprall an einen festen Gegenstand verlaufenden Wellen wird mit 2—2,5 m angenommen. Prallen solche Wogen aber an feste Körper, z. B. Hafendämme, an, so erreichen sie eine viel größere Höhe und Stärke und besteht für die gegen die nördlichen Häfen anlaufenden Dampfboote die Gefahr, gegen diese Dämme geworfen zu werden. Vor etwa 10 Jahren schlugen die Sturmwellen bis auf die Dächer der Wagen eines am Seeufer zwischen Lindau und Bregenz verkehrenden Eisenbahnzuges und drohten denselben aus dem Geleise zu werfen. Bei hohem Seegange, wie solcher durch heftige Winde veranlaßt wird, werden auf den Dampfbooten die Reisenden, von denen manche einer Anwandlung von Seekrankheit unterliegen, in die gesicherten Kajüten und Deckräume verwiesen.

[2]) Der heftigste Föhnsturm der Neuzeit herrschte am 18. Juli 1841. Er fuhr verheerend über ganz Europa und einen Teil von Asien hin und brachte das auf dem Bodensee eine Lustfahrt ausführende Dampfboot „Ludwig", wie weiter unten des näheren ausgeführt werden wird, in schwere, aber glücklich abgewendete Gefahr.

[3]) Es ist hier zu unterscheiden zwischen dem Haupt- und Nebenbecken. Letzteres gefriert fast in jedem Winter vollständig zu. Bei ersterem geschah dieses, nach Angabe der Chroniken, vom J. 875 n. Chr. bis zum Beginne des 19. Jahrhundertes etwa dreißigmal; in letzterem erfolgte es zweimal, nämlich 1830 und 1880. Ein teilweises Zugefrieren des Hauptbeckens tritt öfter ein. So war im Winter 1890/91 die Bregenzer Bucht 50 Tage, der Überlinger-See 14 Tage lang zugefroren. Das Zugefrieren beginnt meist erst im Monate Februar.

Aus vorstehendem ergibt sich, daß das im ruhigen Zustande dem Auge des Beschauers so wohlgefällige „Schwäbische Meer" unter Umständen auch ein unangenehmes Bild darstellen kann.

Die wichtigsten geographischen und hydrographischen Verhältnisse des Bodensees sind in der Tabelle I zusammengestellt.

2.

* Das Bodenseeufer.

Als die Römer im J. 14 v. Chr. zum erstenmal am Bodensee erschienen und hiemit das geschichtliche Zeitalter für diesen See begann, saßen an seinen Ufern die keltischen Völkerschaften der Helvetier (in der heutigen Schweiz), Rhaetier (im heutigen Vorarlberg) und Vindelicier (an den heutigen reichsdeutschen Uferstrecken).

In welchem historischen Verhältnisse diese Völkerschaften zu den vorgeschichtlichen Pfahlbaubewohnern des Sees standen, bleibt dahingestellt. Die Römer schlugen das von ihnen eroberte Bodenseegebiet zu der von ihnen neugeschaffenen Provinz Rhaetia, welche sich nordwärts bis an die Donau erstreckte. Als das weströmische Reich in den Stürmen der Völkerwanderung im J. 476 n. Chr. zusammengebrochen war, erscheinen die germanischen Stämme der Alemannen als Herren dieser seitherigen römischen Provinz Rhaetia. Sie wurden bald von den Franken, welche als die mächtigste germanische Völkerschaft aus der Völkerwanderung hervorgegangen war, unterworfen und ihre Gebiete dem Frankenreiche, das sich bald zu der Weltmonarchie Kaiser Karls des Großen ausgestaltete, einverleibt. Diese Gebiete behielten innerhalb des Frankenreiches eine gewisse selbstständige Stellung als Herzogtum Alemannien, oder Schwaben, welches alles Land zwischen den Vogesen und dem Lech, der Donau und dem St. Gotthard umfaßte und in welchem das Christentum seit dem 6. Jahrhunderte allmählichen Eingang fand.

Bei der Teilung des Frankenreiches durch den Vertrag zu Verdun im J. 845 wurde das Herzogtum Schwaben dem Deutschen Reiche zugeschieden und trug das schwäbische Herzogsgeschlecht der Hohenstaufen vom J. 1137 bis zum J. 1254, in welchem das sog. Interregnum begann, die deutsche Kaiserkrone. Während dieses Interregnums zersplitterte das Reich infolge des allgemeinen Strebens aller weltlichen und geistlichen Machthaber, größeren Städte u. s. w. nach tunlichster Selbstständigkeit in unheilvoller Weise und machte sich diese Zersplitterung auch in dem Herzogtume Schwaben, welches nach dem Abgange der Hohenstaufen nicht mehr besetzt worden war, geltend.

Kaiser Rudolf von Habsburg, der Sprosse eines südlich vom Bodensee ansässigen reich begüterten und angesehenen Grafengeschlechtes, mit dessen Thronbesteigung im J. 1273 das Interregnum endete, erkannte, daß unter den zerfahrenen Zuständen des Reiches nur ein Geschlecht sich auf dem Throne erhalten könne, welches sich auf eine starke Hausmacht zu stützen vermöge. Er sicherte demgemäß seiner Familie den erblichen Besitz des Herzogtumes Österreich und ließ das Herzogtum Schwaben, als solches, überhaupt eingehen, indem er in dessen ehemaligen Teilen nördlich und südlich des Bodensees kaiserliche Schirmvogteien errichtete.

Aus dem Herzogtume Österreich erwuchs mit der Zeit die mächtige Habsburgische Monarchie, die Schirmvogteien nördlich des Bodensees nahmen nach und nach die Eigenschaft als Reichsgut, dann als österreichisches Erbgut an, als welches sie unter dem Titel „Vorderösterreichische Besitzungen" bis zur Auflösung des Reiches eine feste Stütze des Kaiserhauses in Schwaben ausmachten. Im übrigen bildete sich hierselbst die Territorialmacht der einzelnen weltlichen und geistlichen Reichsstände immer mehr aus. Dieselben fanden schließlich in dem im J. 1376 gestifteten Schwäbischen Bunde eine Zusammenfassung. Als Seitenstück des letzteren erscheint der bereits im J. 1370 gegründete und im J. 1430 erneute Bund der Seestädte am Bodensee.

Südlich des Bodensees aber führte die Einrichtung der Reichsvogteien zu einem unerwünschten Ergebnisse. Die Bedrückungen seitens der Vögte reizten das Land zum Widerstande, zu welchem sich erst nur einzelne, dann immer mehr Landschaften als „Eidgenossenschaft" verbanden und führte dieser Widerstand nach jahrhundertlangen Kämpfen der Eidgenossen gegen das Haus Habsburg allmählich zu einer vollständigen Lockerung des Verhältnisses derselben gegenüber dem Reiche, wenngleich sie formell noch als Mitglieder des letzteren erschienen.

Als aber im J. 1499 Kaiser Maximilian I. die Eidgenossenschaft mit Hilfe des Großen Schwäbischen Bundes gewaltsam wieder in engere Verbindung mit dem Reiche bringen wollte, entbrannte der sog. Schwabenkrieg, der, nach dem Siege der Eidgenossenschaft, im Baseler Frieden vom 22. September 1499 zur förmlichen Trennung derselben vom Reiche führte. Von da ab bildete die Eidgenossenschaft, oder Schweiz, wie sich dieselbe nach der Landschaft „Schwyz", die im Kampfe gegen das Haus Habsburg vorausgegangen war, nannte, einen selbständigen Staat neben dem Deutschen Reiche, welches die Eidgenossen nunmehr als „Verwandte des Heiligen Reiches" bezeichnete. Die völkerrechtliche Sanktion der Lostrennung der Schweiz vom Deutschen Reiche erfolgte jedoch erst in dem den dreißigjährigen Krieg beendenden Frieden von Osnabrück im J. 1648, wonach die Eidgenossenschaft noch

längere Zeit hindurch als „Freund des Reiches" benannt wurde. In ihrer Verfassung erschien die Edgenossenschaft dabei als ein völkerrechtlicher Verein von 8, später 13 gleichberechtigten Kantonen, den sog. „alten Kantonen", dessen einziges Organ die von Abgeordneten dieser Kantone beschickte Tagsatzung bildete und dem eine Anzahl von verbündeten und zugewandten Orten, sowie von Vogteien und Untertanenlanden angegliedert war. An den Bodensee unmittelbar grenzten keine selbstständigen Kantone, sondern nur zugewandte Orte und Vogteien.

Diese zugewandten Orte waren die Fürstabtei und die Stadt St. Gallen, die Vogteien des Rheinlandes und der Thurgau, letzterer regiert von den alten Kantonen. So blieben die Verhältnisse bis zum Ende des 18. Jahrhundertes.

Das Deutsche Reich selbst wurde von Kaiser Maximilian I. im J. 1512 in 10 Kreise eingeteilt, von welchen hier besonders in Betracht kommen: der Schwäbische und der Österreichische Kreis. Der erstere umfaßte die verschiedenen einzelnen weltlichen und geistlichen Sonderterritorien in Schwaben, 90 an der Zahl, darunter allein 31 reichsfreie Städte; zu den letzteren wurden alle österreichischen Besitzungen im Reiche gerechnet. Nach dieser Einteilung gehörten die Mehrzahl der am deutsch gebliebenen Ufer des Bodensees gelegenen Sonderterritorien zum Schwäbischen, die ebendaselbst angrenzenden einzelnen Vorderösterreichischen Besitzungen aber zum Österreichischen Kreise.

Auf Seite des Schwäbischen Kreises grenzten an den Bodensee: Das Bistum Konstanz, der Deutsche Ritterorden (wegen der Mainau), das Fürstentum Fürstenberg (wegen der Grafschaft Heiligenberg mit Immenstaad und Unteruldingen), die — im übrigen zum Fränkischen Kreise gehörige —Grafschaft Limpurg (wegen Hagnau), die Reichsabteien Petershausen, Salmansweiler (letztere wegen Oberuldingen und Nußdorf), dann Weingarten (wegen Hofen), sowie die Reichsstädte Lindau, Überlingen und Buchhorn. Auf Seite des Österreichischen Kreises stießen an den See: die Grafschaften Bregenz[1] (später Vorarlberg geheißen), Montfort (auch Tettnang genannt), Nellenburg[2] und Wasserburg, die Landvogtei Altdorf[3] und die von Österreich okkupierte frühere

[1]) Das Gebiet der Grafschaft Bregenz gehörte einst zu dem Herzogtume Schwaben und erlangte in den Wirren der Zeit die Eigenschaft einer selbstständigen Herrschaft unter den Grafen von Montfort. Von diesen ging das Land im 15. Jahrhunderte durch Kauf an das Haus Habsburg über und bildete dasselbe von da ab, als Grafschaft Bregenz, einen Teil der Vorderösterreichischen Besitzungen, bis es im J. 1782, unter der Benennung Vorarlberg, dem österreichischen Erblande Tirol angegliedert wurde.

[2]) Der Hauptort der Grafschaft Nellenburg am See war Radolfzell.

[3]) Altdorf, der Sitz der einstigen Landvogtei, ist heute ein Flecken im württembergischen Oberamtsbezirke Ravensburg.

Reichsstadt Konstanz. In dieser vielgestaltigen Zusammensetzung blieb das deutsche Ufer des Bodensees bis zu den tiefgreifenden territorialen Änderungen, welche sich, als Folgen der durch die große französische Revolution im J. 1789 hervorgerufenen Kriegsperiode, auch insbesondere im südlichen Deutschland ergaben.

Diese Änderungen lassen sich, soweit sie hier einschlägig erscheinen, kurz zusammenfassen wie folgt:

In die J. 1801—1806 fallen die Auflösung des alten Deutschen Reiches und damit des Schwäbischen Kreises, die Erhebung des Kurfürstentumes Bayern und des Herzogtumes Württemberg zu Königreichen, dann des Herzogtumes Baden zum Großherzogtume, sowie die Aufteilung der gesamten Sonderterritorien und Vorderösterreichischen Besitzungen am Bodensee unter die drei letztgenannten, an Rangstellung erhöhten und außerdem an Gebiet vergrößerten Staaten, endlich die Zuteilung Tirols mit Vorarlberg an Bayern.[1])

Danach hatte sich auf der deutschen Seite im J. 1806 das territoriale Bild am Bodensee derart verschoben, daß Österreich nicht mehr an den Bodensee grenzte und Bayern, Württemberg und Baden, deren Gebiete vorher überhaupt nicht bis an den See gereicht hatten, die einzigen deutschen Uferstaaten bildeten.

In den J. 1806—1813 erschienen diese drei Staaten, als Mitglieder des von dem Kaiser Napoleon I. gestifteten Rheinbunds, vielfach im Gegensatze gegen das Kaisertum Österreich; seit dem J. 1813 beteiligten sich dieselben, gemeinsam mit letzterem, an der Bekämpfung und der im J. 1815 erfolgten endgültigen Besiegung des französischen

---

[1]) Die Aufteilung der Territorien des seitherigen Schwäbischen Kreise unter Bayern, Württemberg und Baden erfolgte in der Hauptsache durch den Reichsdeputationshauptschluß vom 25. Februar 1803, welcher hinwieder auf dem Frieden von Luneville vom 9. Februar 1801 beruhte. Durch ebendiesen Akt vom 25. Februar 1803 erlangten die Herzogtümer Württemberg und Baden die Kurwürde. Durch den weiteren Friedensschluß von Preßburg vom 26. Dezember 1805 wurden Baden zum Großherzogtume, Württemberg und Bayern zu Königreichen erhoben, wobei dem letzteren Tirol mit Vorarlberg zugeschieden wurde. Dann folgten Grenzregelungen hinsichtlich der neuerworbenen Gebietsteile zwischen Bayern und Württemberg, hauptsächlich durch die Staatsverträge vom 3. Juni 1806 und vom 18. Mai 1810, durch welchen letzteren die nunmehrige Grenze dieser beiden Länder festgesetzt wurde. Die Stadt Buchhorn, die zuerst Bayern erhalten hatte, ging damals endgültig an Württemberg über. Das Kloster Hofen bei Buchhorn war zuerst an das Haus Nassau-Oranien gekommen. An Württemberg war es erst später gefallen und wurde erst nach diesem Anfalle die Vereinigung von Buchhorn und Hofen zu der neuen Uferstadt Friedrichshafen möglich. Die Stadt Lindau war im J. 1803 an den Fürsten von Brezenheim gekommen, wurde im J. 1804 von demselben an Österreich vertauscht und gelangte durch den Preßburger Frieden vom J. 1805, zugleich mit Tirol und Vorarlberg, an Bayern.

Machthabers. Auf dem Wiener Kongresse, welcher die in der Kriegsperiode entstandenen neuen politischen Verhältnisse in Europa ordnete, traten sodann im J. 1815 die Lande des früheren Deutschen Reiches zu dem Deutschen Bunde, einem völkerrechtlichen Vereine mit einer leitenden Bundesversammlung, in dem Österreich den Vorsitz führte, zusammen. Schon vorher, im J. 1814, hatte Bayern an Österreich das Land Tirol mit Vorarlberg zurückgegeben.[1]) Von da ab bestanden auf deutscher Seite wieder vier Uferstaaten am Bodensee.[2])

Auf der schweizerischen Seite hingegen ergaben sich in dieser Kriegsperiode zwar keine Veränderungen des Territorialbestandes überhaupt, wohl aber solche in der Verfassung des Landes: im J. 1798 wurde die Eidgenossenschaft unter dem Drucke der französischen Waffen in die straff zentralisierte „Eine und unteilbare Helvetische Republik" umgewandelt, im J. 1814, als dieser Druck gebrochen erschien, wandelte sich dieselbe in ihre vorige Form zurück, wobei allerdings der frühere Unterschied in der rechtlichen Stellung der einzelnen Glieder der Eidgenossenschaft dahin abgeändert wurde, daß dieselbe nunmehr einen Staatenbund von 22 gleichberechtigten souveränen Kantonen bildete, als dessen oberstes Organ die alte Tagsatzung wieder auflebte.[3]) Der Wiener Kongreß vom J. 1815 bewilligte der Eidgenossenschaft immerwährende Neutralität.

Die Schweiz als Gesamtstaat angenommen, bestehen also von

---

[1]) Bayern hatte laut Kgl. Patentes vom 22. Januar 1806 von Tirol und Vorarlberg Besitz ergriffen und stellte nach dem ersten Pariser Frieden vom 30. Mai 1814 diese Länder, mittels weiteren Kgl. Patentes vom 19. Juni 1814, an Österreich zurück. Bayern besaß hienach von 1806 bis 1814 am Bodensee die ganze Uferstrecke von der Westgrenze der Schweiz bis zur Ostgrenze Württembergs.

[2]) Als Glied des Deutschen Bundes erschien auch das Fürstentum Lichtenstein, welches insofern für die gegenwärtige Darstellung von Interesse ist, als dasselbe, im oberen Rheintale zwischen Vorarlberg und der Schweiz gelegen, den einzigen selbstständigen deutschen Staat südlich des Bodensees darstellte und immerhin zum Bodenseegebiete im weiteren Sinne gehörte. Die Entstehung dieses Fürstentumes erfolgte am Ende des 17. Jahrhunderts, indem damals die beiden österreichischen Grafschaften Vaduz und Schellenberg durch Kauf an das in Österreich reichbegüterte Haus Lichtenstein übergingen. Seit der Auflösung des Deutschen Bundes im J. 1866 besteht das Fürstentum Lichtenstein, nachdem dasselbe dem im J. 1871 neugegründeten Deutschen Reiche nicht beigetreten ist, als völlig selbstständiger Kleinstaat für sich fort.

[3]) Die von Frankreich aufgezwungene Verfassung vom J. 1798, die sog. „Helvetik", war in der Schweiz wenig beliebt. Ihre Härten wurden gemildert durch die „Mediationsakte", welche im J. 1803 hauptsächlich durch die Bemühungen des damaligen I. Konsuls der Französischen Republik Napoleon Bonaparte zu stande kam. Diese Mediationsakte bildete die Brücke von der Helvetik zu der schweizerischen „Restauration" vom J. 1814.

dem J. 1815 ab bis heute die 5 Uferstaaten des Bodensees: Baden, Bayern, Österreich, Schweiz und Württemberg.[1])

Veränderungen an den Territorialbeständen dieser Staaten am Bodensee kamen — mit Ausnahme der weiter unten zu besprechenden badisch-schweizerischen Grenzregelungsverträge — seit dem J. 1815 nicht mehr vor, wohl aber solche in den politischen Verhältnissen der einzelnen Staaten. Zunächst gestaltete sich die Schweiz durch ihre Verfassungsrevision vom J. 1848 vom Staatenbunde zum Bundesstaate mit einem Bundesrate und einem periodisch wählbaren Bundespräsidenten an der Spitze um, welche Umgestaltung durch die neueste Verfassungsrevision vom J. 1874 ihre Vervollständigung erhielt. Sodann löste sich im J. 1866 der Deutsche Bund auf und traten hierauf Bayern, Baden und Württemberg dem im J. 1871 neubegründeten Deutschen Reiche, dessen Präsidium der jeweilige König von Preußen als „Deutscher Kaiser" führt, als Bundesglieder bei, während Österreich-Ungarn in besonderer Großmachtstellung neben dem neuen Deutschen Reiche fortbesteht.

So liegen in der Gegenwart die Verhältnisse und ist den Ufergebieten um den Bodensee durch den Gang der Geschichte, welcher die einstige vollständige Zusammengehörigkeit löste, doch ein äußerst wertvolles Gemeingut erhalten worden: **Die Gleichheit der deutschen Stammesverwandtschaft, der deutschen Muttersprache und der deutschen Art zu denken und zu fühlen.**

Und darum konnte ein neuerer deutscher Verkehrsschriftsteller mit Recht sagen: „Der Bodensee ist für seine Anwohner keine trennende Schranke, sondern ein Bindeglied."

Welche Uferorte immer vor der Völkerwanderung am Bodensee bestanden haben mögen, sie gingen in den Stürmen derselben alle zu Grunde und jene heutigen Uferorte, die an der Stelle solcher alten

[1]) Von den 22 Kantonen der Schweiz, nach ihrer neuen Verfassung, grenzen zwei an den Bodensee, Thurgau und St. Gallen, während der Kanton Schaffhausen an die Rheinstrecke Stein-Schaffhausen stößt. Da nun nach der Verfassung vom J. 1814 die einzelnen Kantone auch dem Auslande gegenüber fast völlig selbständig auftraten und z. B. mit demselben weittragende Staatsverträge abschließen konnten, mag es gerechtfertigt erscheinen, wenn man für die Zeit der Geltung dieser Verfassung zwei schweizerische Uferstaaten am Bodensee annimmt und somit die Gesamtzahl der Uferstaaten vom J. 1815 ab auf sechs berechnet. Diese Berechnung entfällt aber, seitdem die Verfassungsrevisionen der Schweiz vom J. 1848 und zumal vom J. 1874 das selbstständige Auftreten der einzelnen Kantone nach außen auf bestimmte Ausnahmen beschränkt und die einheitliche Vertretung der ganzen Eidgenossenschaft gegenüber dem Auslande für die Regel dem Bundesrate vorbehalten haben. Es kommt also in Beziehung der Uferstaaten des Bodensees unter einander seit dem J. 1848 die Schweiz nur noch als ein Uferstaat in Betracht.

stehen, sind Neuschöpfungen, die sich im Mittelalter auf den Trümmern dieser vormaligen Wohnstätten erhoben. Dieses trifft namentlich auch zu bei Bregenz, der Neuschöpfung für „Brigantium“, und Arbon, jener für „Arbor felix“ der Römer, welche zwei römischen Niederlassungen am See allein unzweifelhaft als solche nachgewiesen erscheinen.

Die Uferorte, welche im Mittelalter zu höherer Bedeutung gelangten, waren am See: Konstanz, Lindau, Überlingen, Buchhorn, dann am Rheine Schaffhausen, die alle im 13. oder 14. Jahrhunderte die Reichsfreiheit erlangten. Hiezu traten die reichen und mächtigen Abteien auf der Insel Reichenau und in St. Gallen, welches letztere zwar nicht unmittelbar am See gelegen war, aber sein Gebiet bis an denselben erstreckte und den ihm zugehörigen Flecken Rorschach gleichsam als seinen Seehafen betrachtete. Als mächtigster, eigentlicher Uferort erschien während des Mittelalters die Reichsstadt Konstanz, zugleich die Residenzstadt des Bistumes Konstanz. Als im 16. Jahrhunderte die Blüte der Stadt Konstanz, welche sich — unter Aufgabe ihrer Reichsfreiheit — im J. 1548 in österreichischen Schutz begab, zu sinken begann, stieg die Bedeutung von Lindau.

Auch Schaffhausen hatte bald seine Reichsfreiheit verloren und die Reichenau büßte ihre Bedeutung durch ihre Einverleibung in das Bistum Konstanz ein.

Die im 15. Jahrhunderte eingetretene Abnahme des Handels am Bodensee überhaupt, wovon weiter unten Erwähnung geschehen wird, die Wirren der Reformation und die Drangsale des dreißigjährigen Krieges brachten indessen alle die Uferorte mehr und mehr in Rückgang, so daß dieselben im 18. Jahrhunderte nur noch ein kümmerliches Dasein fristeten. Die Kriegsperiode an der Wende des 18. und 19. Jahrhunderts vermehrte ihre Notlage, und erst die mit dem J. 1815 beginnende lange Friedenszeit ermöglichte denselben ein allmähliches Erheben, vorerst allerdings nur in bescheidenen Grenzen.

Das Aufkommen der modernen Verkehrsmittel des 19. Jahrhunderts, der Dampfschiffahrt und der Eisenbahnen, brachte den Uferorten des Bodensees neuen Aufschwung und führte sie jener kommerziellen und wirtschaftlichen Entwicklung entgegen, die wir heute an ihnen begrüßen. **Konstanz** mit seiner unvergleichlichen Verkehrslage an der Vereinigung der drei Hauptteile des Sees und an der Pforte der Schweiz, nimmt heute wieder, wie im Mittelalter, die erste Stelle unter den sämtlichen Uferorten ein; **Bregenz**, der alte „Schlüssel des Rheintales,“ hat insbesondere durch die Eröffnung der Arlbergbahn ganz wesentlich gewonnen, während **Lindau**, bei aller Bedeutung, die dasselbe ebenfalls errungen und bei allen seinen Bestrebungen, diese Bedeutung aufrecht zu erhalten und zu mehren, dennoch durch seine

insulare Lage, welche ihm nicht eine räumliche Ausdehnung nach dem Vorbilde anderer Städte gestattet, in seinem Entwicklungsgange mit empfindlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat. Überlingen hat sich, auch als Kurort, zu neuer Blüte entfaltet; Rorschach ist, als herkömmlicher Seehafen der nunmehrigen reichen Handelsstadt St. Gallen und Einbruchsort der vormaligen Vereinigten Schweizerbahnen, im Verkehrs- und Handelsleben zu großer Bedeutung gelangt. Auch einzelne andere Uferorte von geringerer Bedeutung, wie Radolfzell, haben durch die modernen Verkehrsmittel viel gewonnen. Schaffhausen, einen Knotenpunkt des modernen Verkehres bildend, wurde zum blühenden Handels- und Gewerbeplatze.

Eine besondere Betrachtung aber verdienen jene beiden Uferorte des Bodensees, welche unter der Einwirkung der modernen Verkehrsmittel im 19. Jahrhunderte gewissermaßen erst entstanden sind, nämlich Friedrichshafen und Romanshorn. Friedrichshafen, durch das weise Eingreifen des Königs Friedrich von Württemberg aus der Vereinigung der vormaligen Reichsstadt Buchhorn und des früheren Klosters Hofen entstanden (1811), hat den Ruhm, die Wiege der modernen Verkehrsmittel am See, d. i. der Dampfschiffahrt (1824) und der Eisenbahnen (1847), überhaupt zu sein, und bildet heute mit seinen ausgedehnten Hafen- und Eisenbahnanlagen ein anziehendes Verkehrsbild; Romanshorn, wohin die Schweizerische Nordostbahn die erste schweizerische Eisenbahn an den See geführt und wo sie zugleich die erste schweizerische Dampfschiffahrtsanstalt am Obersee ins Leben gerufen hat (1855), erhob sich aus dem ganz unbedeutenden Fischerdorfe, welches dieser Ort bis dahin gewesen, zu dem bedeutendsten Handels- und Speditionsplatze am ganzen Bodensee und zu der größten Zollstation der Schweiz überhaupt (mit einer jährlichen Ablieferung von 6—7 Millionen Fr. an die Staatskasse).

Heute besitzen alle Uferorte am Bodensee von nur einiger Bedeutung Stationen, oder wenigstens Haltepläte der Dampfschiffahrt und der nun vollendeten Gürtelbahn.

3.

* Die völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees mit besonderer Beziehung auf die Dampfschiffahrt.[1])

Von dem Zeitpunkt an, zu welchem — durch den Baseler Frieden vom J. 1499 — die Schweiz sich vom Deutschen Reiche

[1]) Dem Vorwurfe gegenwärtiger Schrift entsprechend, beschränkt sich meine eingeflochtene Erörterung der völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees

trennte, entstanden zwischen diesen beiden Ländern internationale Verhältnisse.

Die Schweiz vertrat, dem völkerrechtlichen Herkommen entsprechend, wonach die Wasserflächen der von mehreren Uferstaaten begrenzten Landseen diesen Staaten zu bestimmten Teilen zugehören, von Anfang an die Auffassung, daß der nun zwischen ihr und dem Reiche liegende Bodensee bis zu dessen intellektueller Mittellinie ihrer Gebietshoheit und Jurisdiktion unterworfen sei.

Das Reich ließ diese Auffassung der Schweiz gelten und übertrug die Wahrung seiner Hoheitsrechte auf der deutschen Seehälfte dem Schwäbischen Kreise, als der politischen Zusammenfassung der verschiedenen am See gelegenen, dem Hause Österreich nicht unmittelbar unterstandenen deutschen Sonderterritorien, während diesem Hause für seine an den See grenzenden unmittelbaren Herrschaften kein besonderer Anteil an diesen Hoheitsrechten zuerkannt wurde.

Hingegen bestanden innerhalb der vom Schwäbischen Kreise behüteten deutschen Seezone bestimmte Seedistrikte, für welche einzelnen Ständen dieses Kreises die Ausübung der Hoheitsrechte des Reiches nach festgelegten Kompetenzen vertretungsweise überlassen war, so dem Bistume Konstanz, der Reichsstadt Lindau u. a.

So lagen im allgemeinen die Verhältnisse bis zum Ende des 18. Jahrhundertes. Bei der allgemeinen politischen Erschlaffung des Kreises in den letzten Jahrzehnten dieses Jahrhunderts aber kam auch dessen Tätigkeit in Wahrung der deutschen Hoheitsrechte auf dem See merklich in Abnahme.

Zu Anfang des 19. Jahrhunderts erfolgte, wie bereits berührt, die Aufteilung des Territoriums des Schwäbischen Kreises an die neuen deutschen Uferstaaten Bayern, Württemberg und Baden, sowie der Zusammenschluß der letzteren mit Österreich im Deutschen Bunde. Weder der letztere, als Nachfolger des aufgelösten Deutschen Reiches, noch die erstgenannten drei deutschen Uferstaaten, als Territoriumserben des vormaligen Schwäbischen Kreises, fanden sich veranlaßt, die Frage der Gebietshoheit auf dem Bodensee, ihrerseits aufzugreifen, und Österreich, welches seinerseits nie an derselben besonderen Anteil besessen hatte, ließ diese Frage ebenfalls beruhen.

Es entstand von selbst in der Praxis hinsichtlich dieser Frage zwischen den Uferstaaten ein ungewisser dilatorischer Zustand, an welchem

---

tunlichst auf jene Punkte, welche mit der Bodenseedampfschiffahrt in Beziehung stehen. Von einer Mitbesprechung der mit der Bodenseeschiffahrt überhaupt in einem gewissen Zusammenhange stehenden, die Dampfschiffahrt speziell aber nicht berührenden, internationalen Regelung der Fischerei auf dem Bodensee ist abgesehen.

die in der Schweiz zeitweise und gelegentlich auftretende Theorie von dem Fortbestande der früheren Teilung des Sees in eine schweizerische und eine deutsche Seehälfte nichts zu ändern vermochte. Jeder Uferstaat verfügte für sich frei über den See, soweit nicht besondere Umstände erheischten, daß er hiewegen mit einem oder mehreren der übrigen Uferstaaten eine einschlägige Vereinbarung treffe, was sodann in verschiedener Form erfolgte.

Allmählig scheint aber bei Baden der Wunsch nach Zuerkennung eines bestimmten Seeteiles zu seinem Territorium herangereift zu sein, ein Wunsch, welcher wohl zu verstehen ist, wenn man die weitaus überwiegende Ausdehnung der badischen Uferlinie an dem Gesamtsee, sowie den Umstand ins Auge faßt, daß der Überlinger-See auf seiner ganzen Uferstrecke nur von badischem Gebiete umgrenzt ist.

Um die Mitte des 19. Jahrhundertes ging von der Schweiz die erste Anregung zu einer den modernen Verhältnissen entsprechenden internationalen Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee aus, und die erste Frucht der dahin zielenden Bemühungen war der am 2. Mai 1853 zwischen der Eidgenossenschaft und Bayern abgeschlossene Staatsvertrag über die Schiffahrt auf dem Bodensee. (Anlage XIV.)

Derselbe bezieht sich auf den ganzen Bodensee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen und besagt in seinem Schlußartikel:

> „Die kontrahierenden Teile werden dahin wirken, daß die Feststellung einer gemeinsamen übereinstimmenden Schiffahrts- und Hafenordnung auf dem Bodensee und auf dem Rheine bis Schaffhausen einschließlich durch den Zusammentritt von Kommissarien eingeleitet werde."

Baden, welches von allen deutschen Uferstaaten allein den Untersee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen begrenzt, also ein besonderes Interesse an diesen in den genannten Staatsvertrag einbezogenen Teilen des Gesamtsees besitzt, war bemerkenswerterweise an diesem Vertrage selbst nicht beteiligt. Hingegen vollzog es, vielleicht gerade durch den erwähnten Vertrag veranlaßt, kurz darauf einen ebendiese Seeteile betreffenden völkerrechtlichen Schritt, welcher für alle Zukunft neben der Schweiz ihm allein Hoheitsrechte in Bezug auf den Untersee und die Rheinstrecke bis Schaffhausen sicherte.

Die badische Regierung vereinbarte nämlich im J. 1855 mit der Eidgenossenschaft einen besonderen Staatsvertrag, durch welchen von der badischen Grenze unterhalb Konstanz bis zur thurgauischen Grenze bei dem ehemaligen Kloster Paradies — kurz vor Schaffhausen — überall die Mitte des Rheines, beziehungsweise die Mitte des Untersees (Zeller-See) als schweizerisch-badische Landesgrenze erklärt wurde.

Dieser Staatsvertrag erscheint als der erste markante Schritt

Badens in dem angedeuteten Sinne einer realen Teilung der Wasserfläche des Bodensees. Denn durch denselben schied — abgesehen von den beiden Rheinstrecken Konstanz-Gottlieben und Stein-Schaffhausen — der Untersee selbst, also das Nebenbecken des Gesamtsees, aus dem bestehenden dilatorischen Zustande der Hoheitsverhältnisse des Gesamtsees aus und erhielt in bleibender Weise den völker- und staatsrechtlichen Charakter eines durch den Rheinlauf mit dem Hauptbecken des Bodensees verbundenen besonderen schweizerisch-badischen Landsees.[1])

Für das Hauptbecken aber blieben, nach wie vor, diese dilatorischen Verhältnisse bestehen und betrachtete die Wissenschaft dieselben als „völkerrechtliches Problem", mit dessen theoretischer Lösung sie sich zunehmend zu befassen begann.

Auf schweizerischer Seite hielt man zunächst nur die dort hergebrachte Annahme einer besonderen schweizerischen Seehälfte fest, ohne in die Verhältnisse der hienach sich ergebenden deutschen Seehälfte weiter einzugehen. Auf deutscher Seite erachtete man zuvörderst eine Seeteilung überhaupt nicht als gegeben, sondern erklärte das ganze Hauptbecken als ein Territorialgewässer sämtlicher Uferstaaten, für welches Verfügungen, die sich auf die Territorialhoheit beziehen, nur gemeinsam von allen Uferstaaten erlassen werden können.

Dieses eigenartige Verhältnis wurde von den Männern der Wissenschaft auf verschiedene Weise erklärt, so als „Analogie des Meeres" (Pözl), als „Internationale Verkehrsgemeinschaft" (v. Sarwey), zumeist aber als „Kondominat der sämtlichen Uferstaaten."

In den J. 1854—1863 verstaatlichten Württemberg, Bayern und Baden die in diesen Ländern seither als Privatunternehmungen bestandenen Dampfbootanstalten und mag dieser Umstand mit dazu beigetragen haben, daß im J. 1867 die von der Schweiz zuerst angeregte und seit langem in Aussicht genommene „Internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee", d. i. Obersee und Überlinger-See, (J. S. H. O.) zu stande kam.

Dieselbe beruht auf einem am 22. September 1867 zu Bregenz abgeschlossenen, am 3. Februar 1868 zu Wien ratifizierten Staatsvertrage der sämtlichen Uferstaaten, trat am 1. März 1868 in Wirksamkeit, wurde in den J. 1893, 1895 und 1900 revidiert, steht aber in ihren Hauptgrundzügen heute noch in Geltung.

Neben dieser für das Hauptbecken vereinbarten J. S. H. O. trat

---

[1]) Bei dieser Teilung des Untersees konnten sich Baden und die Schweiz insofern auf einen geschichtlichen Vorgang stützen, als eine ähnliche Teilung bereits im J. 1554 zwischen dem Bistume Konstanz, dessen Territorium nun an Baden über gegangen, und den damals im Thurgau regierenden Orten stattgefunden hatte.

eine lediglich zwischen Baden und der Schweiz festgestellte „Gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen" vom 28. September 1867 in Kraft, und wurde dieselbe im Anschlusse an die J. S. H. O. in den J. 1893, 1895 und 1900 ebenmäßig revidiert. Durch diese unter Zustimmung sämtlicher Uferstaaten des Gesamtsees im J. 1867 vorgenommene und seither aufrecht erhaltene, legislatorische Ausscheidung des Untersees wurde die von Baden und der Schweiz im J. 1855 betätigte territoriale Aufteilung des letzteren völkerrechtlich ratifiziert.

Dabei kommt immerhin der Umstand in Betracht, daß zu dem Zeitpunkte dieser Ratifizierung, d. i. im J. 1867, nach der im Jahre vorher eingetretenen Auflösung des Deutschen Bundes, auch Bayern, Württemberg und Baden, als sog. Deutsche Südstaaten, eine völlig unabhängige Stellung einnahmen.

Die J. S. H. O. enthält in ihrem noch unverändert zu Recht bestehenden Teile einige Sätze, welche als die erste offizielle übereinstimmende Äußerung der sämtlichen Uferstaaten über die internationalen Verhältnisse des Hauptbeckens des Bodensees und der Schiffahrt auf demselben erscheinen.

Diese Sätze lauten:

Art. 1. Die Schiffahrt auf dem Bodensee soll, unter Beachtung der nachstehend festgesetzten Bestimmungen, für jedermann frei sein.[1])

Art. 3. Die Bodensee-Uferstaaten werden, und zwar jeder längs seiner Uferstrecke und dem dazu gehörigen Wassergebiete, für die Beseitigung von Schiffahrts-Hindernissen Sorge tragen.

Art. 24. Übertretungen der J. S. H. O. werden von den Behörden und nach den Gesetzen desjenigen Landes, auf dessen Gebiete eine strafbare Handlung begangen ist, beahndet.

Durch Art. 1 wurde für das Hauptbecken des Bodensees eine Ausnahme von der internationalen Regel, wonach geschlossene Binnenseen — und der Bodensee ist ein solcher, weil er vom Meere aus, wegen des Wasserfalles bei Schaffhausen, für Fahrzeuge absolut unzu-

[1]) Zu diesen Bestimmungen gehört, daß gemäß Art. 10 der J. S. H. O. das Recht zur Führung eines Segel- oder eines Dampfschiffes auf dem Bodensee nur Angehörigen der Uferstaaten ebendieses Sees zuerkannt wird. Aus dem Zusammenhalte des Art. 1 mit Art. 10 folgt, daß auf dem Bodensee Angehörige aller Nationen als Schiffahrtsunternehmer, hingegen nur Angehörige der Bodenseeuferstaaten als Schiffsführer auftreten können.

gänglich erscheint — nur für die Schiffahrt der betreffenden Uferstaaten offen stehen, völkerrechtlich aufgestellt.

Durch die Art. 3 und 24 (und ebenso 25) aber bekannten sich die Regierungen der fünf Uferstaaten im Prinzipe zu einer Teilung der Wasserfläche des Hauptbeckens des Bodensees in einzelne Hoheitsbezirke unter sich; sie unterließen aber jede weitere Andeutung über die faktische Abgrenzung dieser Bezirke.

Im J. 1871 wurde das neue Deutsche Reich begründet, welchem Bayern, Württemberg und Baden als Bundesstaaten beitraten, während Österreich-Ungarn in seiner getrennten Großmachtstellung fortbesteht.

Die Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches enthält Bestimmungen, welche in Bezug auf den Bodensee einerseits den Territorialbestand, anderseits — unter Umständen — die Schiffahrtsverhältnisse der vorgenannten drei Bundesstaaten berühren.

Nach Art. 1 der Reichsverfassung unterzieht das Reich Gebietsänderungen der einzelnen Bundesstaaten seiner Einwirkung, nach Art. 4, Ziff. 9 unterstellt dasselbe seiner Aufsicht und Gesetzgebung den „Flößerei- und Schiffahrts-Betrieb auf den mehreren Staaten gemeinsamen Wasserstraßen", nach Art. 11, Abs. 3 behält es sich „Verträge mit fremden Staaten, die sich auf Gegenstände beziehen, die nach Art. 4 zur Reichsgesetzgebung gehören", vor, während in Art. 54 Bestimmungen über die Schiffahrt „auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten" gegeben erscheinen.

Wenn das Reich in solchen Fragen handelnd auftritt, erscheint es als eine von den Bundesgliedern verschiedene souveräne Persönlichkeit, vertreten durch den Deutschen Kaiser.

Ein Eingreifen des Reiches in die hier einschlägigen Territorialverhältnisse der an den Bodensee grenzenden deutschen Bundesstaaten nach Art. 1 der Reichsverfassung fand, soviel bekannt, bis jetzt nur einmal und zwar in folgendem Falle statt:

Durch Staatsvertrag vom 28. April 1878 vereinbarte Baden mit der Schweiz eine Grenzregelung bei Konstanz, welche auch auf die Wasserfläche des Obersees übergreift und gewisse Teile des sog. Konstanzer Tritters ausdrücklich an Baden und beziehungsweise die Schweiz zuscheidet, wodurch Baden seinerseits einen weiteren Schritt auf dem Wege der realen Seeteilung tat. Dieser badisch-schweizerische Staatsvertrag erlangte durch einen weiteren Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reiche und der Eidgenossenschaft vom 24. Juni 1879 bezüglich Badens die Anerkennung des Deutschen Kaisers vom Standpunkte des Territorialbestandes des Reiches aus.

Dieses Eingreifen der Reichsgewalt im gegebenen Falle involvierte immerhin auch materiell eine Stellungnahme hinsichtlich der Hoheits-

rechte auf dem Bodensee und zwar im Sinne der Teilung desselben nach festbestimmten Linien.[1])

Ein Eingreifen des Reiches in die Schiffahrtsverhältnisse des Bodensees nach Art. 4, Ziff. 9, Art. 11, Abs. 3 und Art. 54 der Reichsverfassung hat, soweit bekannt geworden, bis heute überhaupt noch nicht stattgefunden.[2])

Veranlaßt durch die vorangeführten seit dem J. 1867 eingetretenen Momente wendete sich die deutsche und mit ihr die österreichische Wissenschaft, unter Abkehr von der seither vertretenen Kondominatslehre, mehr und mehr der Theorie der Seeteilung nach festbestimmten Grenzen zu, welche Theorie ja die schweizerische Wissenschaft, wenigstens hinsichtlich des Bestandes einer besonderen schweizerischen Seehälfte, stets festgehalten hatte. Ja, man kann wohl sagen, daß diese Teilungstheorie in der gesamten Wissenschaft gegenwärtig die Oberhand erhalten hat.[3])

---

[1]) Auch bei dieser vertragsmäßigen Teilung einer Parzelle der Wasserfläche des Konstanzer Trittes vom J. 1878 konnten sich Baden und die Schweiz auf geschichtliche Vorgänge beziehen. Denn zwischen der damaligen österreichischen Oberbehörde der Stadt Konstanz und dem Thurgau wurden bereits im J. 1685 durch den sog. Raßler'schen und im J. 1786 durch den sog. Damianischen Vertrag ähnliche Teilungen an der gleichen Stelle vorgenommen und war der neue Vertrag besonders dazu bestimmt, Auslegungsstreitigkeiten über jene älteren Verträge endgültig zu beseitigen.

Die Bedenken, welche Rettich (vergl. S. Ü. Nr. 15) gegen die materielle Rechtsbeständigkeit dieses Staatsvertrages vom J. 1878, trotz der kaiserl. Anerkennung desselben, vom Standpunkte des Kondominates der sämtlichen Uferstaaten aus geltend macht, wollen hier nur angedeutet werden.

[2]) Die im Art. 54 Abs. 3 der Reichsverfassung enthaltene Bestimmung, wonach „Kauffahrteischiffe sämtlicher Bundesstaaten auf allen natürlichen und künstlichen Wasserstraßen der einzelnen Bundesstaaten gleichmäßig zugelassen und behandelt werden sollen", würde bei eventueller Anwendung auf den Bodensee keine besonderen Schwierigkeiten bieten, da ja nach Art. 1 der J. S. H. O. auf diesem See Schiffe aller Nationen zugelassen werden. Nur die Unterfrage wegen der Schiffsführung (vergl. S. 19 Anm. 1) könnte im Hinblicke auf Art. 10 ebenda zu Weiterungen Anlaß geben. Insbesondere aber möchte darauf hingewiesen sein, daß die verschiedenen kaiserl. Verordnungen über „Verhütung des Zusammenstoßens der Schiffe auf See" und über das „Lootsenwesen" von 1876, 1880, 1889 und 1897 auf den Bodensee nicht bezogen werden können. Denn diese Verordnungen gelten nur für Fahrzeuge auf See und auf den mit der See im Zusammenhange stehenden, von Seeschiffen befahrenen Gewässern, zu welchen letzteren der Bodensee, wie bekannt, absolut nicht gerechnet werden kann. Das Reichsgesetz „die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt betreffend", vom 20. Mai 1898 ist schon nach den Bestimmungen desselben in § 131, Abs. 3 auf die deutsche Bodenseedampfschiffahrt nicht anwendbar. Vergl. S. Ü. Nr. 40.

[3]) Wenn sich Vertreter der Seeteilungstheorie für ihre Anschauung auch auf Art. 3 „des Übereinkommens, die Geburts- und Sterbefälle auf dem Bodensee betreffend", welches die sämtlichen Uferstaaten am 16. März 1880 abgeschlossen [und welches auch für die Dampfschiffahrt von Interesse ist, weil weitaus die

Die meisten Vertreter dieser Teilungstheorie nehmen an, daß auf der hiemit gegebenen deutschen Seezone die Hoheitsrechte der deutschen Uferstaaten an den ihnen zukommenden Teilen der Wasserfläche den gleichen Beschränkungen durch die Gebietshoheit des Reiches unterliegen, wie dieses bezüglich des übrigen Staatsgebietes derselben der Fall ist.

Als der neueste, mit den „Hoheitsrechten auf dem Bodensee" im Zusammenhange stehende offizielle Akt erscheint meines Wissens die im J. 1902 seitens der bayerischen Regierung vollzogene Einverleibung des etwa 27 ha umfassenden Teiles des Obersees zwischen der Insel Lindau und dem dahinter liegenden bayerischen Festlande, des sog. „Kleinen Sees", in das bayerische Staatsgebiet. Hinsichtlich dieses nur durch die Tagespresse bekannt gewordenen, speziellen Vorganges ist aber eine amtliche Publikation nicht erfolgt und bleibt dahingestellt, in welchem Verhältnisse derselbe zu der Frage der Hoheitsverhältnisse auf dem Bodensee überhaupt steht.[1])

Nach den vorstehenden Ausführungen wird sich der

gegenwärtige Stand der völker- und staatsrechtlichen Verhältnisse des Bodensees

mit besonderer Beziehung auf die Dampfschiffahrt in folgende Sätze zusammenfassen lassen:

A. **Das Uebenbecken**, d. i. der Untersee und mit ihm die beiden an denselben anstoßenden Rheinstrecken Konstanz—Gottlieben und Stein—Schaffhausen, besitzt seit dem Staatsvertrage vom J. 1855 die Eigenschaft eines zwischen Baden und der Schweiz geteilten Binnengewässers und sind die Verhältnisse der Schiffahrt auf dem letzteren durch die gemeinsamen Bestimmungen dieser beiden Staaten, nunmehr in ihrer letzten Fassung vom J. 1900 gültig, besonders geordnet.

B. **Das Hauptbecken**, d. i. der Obersee und der Überlinger-See zusammen, besitzt nachstehende Hoheits- und Schiffahrtsverhältnisse.

---

meisten einschlägigen Fälle auf den Dampfbooten eintreten], berufen, so möchte diese Berufung unzutreffend erscheinen. Denn dieser Artikel, lautend: „Den Hoheitsverhältnissen auf dem Bodensee soll hiedurch (d. i. durch die vorausgehenden Dispositivbestimmungen) in keiner Weise präjudiziert werden", ist so vorsichtig abgefaßt, daß derselbe in verschiedener Weise interpretiert werden kann. Den kritischen Worten „den Hoheitsverhältnissen" kann man, bei der unstreitigen Unklarheit der betreffenden Sachlage, sehr wohl den Sinn beimessen: „Der Frage der Hoheitsrechte" und, wenn man dieses tut, fällt jede Folgerung, die aus diesen Worten für eine bestimmte Annahme gezogen werden will, in sich zusammen.

[1]) Vergl. Augsburger Abendzeitung vom 15. Juli 1902.

I. Hoheitsverhältnisse.

1) Hier sind aus der allgemeinen Wasserfläche des Hauptbeckens zunächst jene beiden Parzellen des Obersees bei Konstanz und bei Lindau auszuscheiden, welche nach den oben erwähnten offiziellen Vorgängen in den J. 1878—1879 und 1902 als feste Zugehörungen der Uferstaaten, Baden, Schweiz und Bayern erklärt wurden.

2) Hinsichtlich der übrigen Teile der Wasserfläche des Hauptbeckens haben sich die fünf Uferstaaten in den oben angeführten, heute noch gültigen Artikeln der J. S. H. O. vom J. 1867 im Prinzipe zu der Teilung in bestimmte Hoheitsbezirke dieser einzelnen Staaten bekannt. Irgend eine andere konkludende offizielle Äußerung der Gesamtheit der Uferstaaten hinsichtlich der Hoheitsverhältnisse auf dem Hauptbecken liegt nicht vor.

Ebensowenig liegt irgend ein offizieller Schritt dieser Gesamtheit in der Richtung vor, das angenommene Prinzip der Seeteilung durch die hiezu absolut notwendige Feststellung von Grenzlinien u. s. w. für die einzelnen Hoheitsbezirke seiner Realisierung entgegenzuführen.

3) Solange diese Grenzlinien nicht gezogen sein werden, ist und bleibt die Wasserfläche des Hauptbeckens, mit Ausnahme der unter 1) bezeichneten Parzellen, ein ungeteiltes internationales Wassergebiet, welches in völker- und staatsrechtlicher Hinsicht nur als „condominium pro indiviso", d. i. als ein **Kondominatsgebiet der sämtlichen Uferstaaten**, aufgefaßt werden kann.[1])

---

[1]) Den Begriff des Kondominates in Bezug auf den Bodensee präzisierte kurz und treffend der verlebte Lehrer des bayerischen Staatsrechtes M. v. Seydel (vergl. S. Ü. Nr. 18), wie folgt:

„Kondominat ist die gemeinsame Hoheit der Bodenseeuferstaaten über den Bodensee. Dieselbe ist eine Territorialhoheit über ein in keinem Privateigentume stehendes Gebiet. Nur im zivilrechtlichen Sinne ist der Bodensee „res communis", im staatsrechtlichen Sinne dagegen ist er ein Territorialgewässer der sämtlichen Uferstaaten (condominium pro indiviso.) Die Befugnis zur allgemeinen Benützung des Sees ist Folge jener zivilrechtlichen Eigenschaft desselben. In staatsrechtlicher Beziehung dagegen kann letztere Eigenschaft keine Wirkungen äußern. Staatliche Verfügungen, welche auf die Territorialhoheit sich gründen, können also für den Bodensee nur in Gemäßheit eines gemeinsamen Willensaktes aller Uferstaaten erlassen werden. Staatliche Anordnungen, welche sich auf die Personalhoheit stützen, kann dagegen jeder Staat für sich allein treffen. Die Grenze des Gebietes der Uferstaaten gegenüber dem gemeinsamen Gebiete wird, mangels anderweitiger Festsetzung, das Ufer sein. Die Häfen gehören selbstverständlich zum Gebiete des betreffenden Uferstaates."

Außer den eigentlichen Häfen gehören zum letzteren Gebiete, nach allgemeiner Annahme, auch die einfachen Landeplätze, sowie die Uferpertinenzen (Schwimm- u. dgl. Anstalten), nicht aber die „Gründ" und „Haldinen" längs des Seeufers, wo das

Dabei erscheint es als innere Angelegenheit des die Uferstaaten Bayern, Württemberg und Baden mitumfassenden Deutschen Reiches, ob und inwieweit dasselbe im einzelnen Falle im Zusammenwirken mit

---

Wasser so seicht ist, daß man noch leicht Fuß fassen kann, wie dieses ein früherer Rechtslehrer (Pözl; vergl. S. Ü. Nr. 39. S. 41) annahm.

Der Lehrer des deutschen Staatsrechtes Laband (Vergl. S. Ü. Nr. 17) nimmt „für den Fall, daß in der Tat ein ungeteiltes Kondominat am Bodensee bestehen sollte" — was er als offene Frage betrachtet — nur das Deutsche Reich, die Eidgenossenschaft und Österreich-Ungarn als Teilhaber desselben an und erkennt innerhalb dieses Rechtsverhältnisses den drei süddeutschen Uferstaaten nur eine beschränkte (nicht souveräne) Ausübung der Kondominatsrechte nach Maßgabe der Deutschen Reichs-Verfassung zu.

In der Praxis hat die souveräne Stellung Bayerns, Württembergs und Badens in dem bereits bei der Gründung des neuen Deutschen Reiches bestandenen Kondominatsverhältnisse der fünf Uferstaaten am Bodensee auch seit dieser Gründung keine Änderung erfahren.

Der fortdauernde Kondominatszustand ohne tatsächliche Einteilung des Sees in bestimmte Hoheitsbezirke der einzelnen Uferstaaten verhindert aber auch die Ausführung einer geregelten Jurisdiktion auf demselben, wie solche die J. S. H. O. in Aussicht stellte. Denn, wo keine bestimmt abgegrenzten Hoheitsbezirke bestehen, erscheinen auch keine bestimmten Jurisdiktionsbezirke gegeben und ist hienach die territoriale Kompetenz der Gerichte eine völlig ungeregelte.

Diesen allgemeinen Satz auf den gegenwärtigen faktischen Zustand an und auf dem Bodensee anwendend, kommt man zu nachfolgenden Ergebnissen:

Die Häfen und die denselben analog zu behandelnden Landeplätze und Uferpertinenzen unterstehen, wie bereits bemerkt, der Landeshoheit und damit der Jurisdiktion der betreffenden Uferstaaten nach Maßgabe der Landesgesetze derselben. Eine Exterritorialität der fremden Schiffe wird nicht als gegeben erachtet. In diesem Sinne haben schon mehrfach deutsche Gerichte, so auch das Reichsgericht am 22. April 1880, entschieden. Außerdem ließen die V. D. V., nach Beschluß der Konferenz zu Ischl vom 23. August 1894, dem gesamten Schiffspersonale ausdrückliche amtliche Belehrungen in diesem Sinne zukommen.

Für den freien See aber besteht, solange nicht durch festbestimmte Linien besonders begrenzte Jurisdiktionsbezirke der einzelnen Uferstaaten geschaffen sein werden, ein absolut unsicherer Kompetenzzustand. Für die Praxis möchte immerhin zu unterscheiden sein zwischen der Straf- und der Zivilrechtspflege.

Anlangend die Strafrechtspflege spricht sich Rettich, der Hauptverfechter der Kondominatstheorie, dahin aus, daß als die logische Folge der Kondominalität des Sees das forum praeventionis erscheine, und dieses forum kommt denn auch tatsächlich in den meisten Fällen zur Anwendung. Martitz, der zwar ein Anhänger der Seeteilung ist, aber das Mißliche der Nichtexistenz fester Jurisdiktionsgrenzen einräumt, führt aus, die bestehende Schwierigkeit werde dadurch erleichtert, daß „die Exekutivorgane sämtlicher Uferstaaten in freundnachbarlich-kollegialen Beziehungen sich gegenseitig in die Hände arbeiten und Jurisdiktionskonflikte von vorneherein geschickt abzuschneiden wissen". (Vergl. S. Ü. Nr. 16.)

Was aber die Zivilrechtspflege betrifft, so erscheint die Frage, nach welchem Landesrechte Zivilstreitigkeiten entschieden werden sollen, die sich aus Vorgängen ergeben, welche sich auf Schiffen in Fahrt auf offenem See ereignen, wohl noch schwieriger. Denn in solchen Fällen fehlt jenes Moment, welches bei der

diesen Uferstaaten eine Beteiligung an den Kondominatsverhältnissen des Bodensees für sich als angezeigt erachtet.

Dieses ist der heutige faktische Zustand, der sich, in seiner dilatorischen Natur, vielleicht als ein „politischer modus vivendi" der Uferstaaten unter einander bezeichnen läßt.

II. Schiffahrtsverhältnisse.

1) Als gegenwärtige Norm für die Schiffahrtsverhältnisse des ganzen Hauptbeckens erscheint ausschließlich die J. S. H. O. vom J. 1867 in ihrer neuesten Fassung vom J. 1900, bei welcher dieselbe den veränderten Titel „Allgemeine Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Bodensee ꝛc." erhalten hat.

Nach denselben ist die Schiffahrt auf dem Bodensee für Angehörige aller Nationen offen. (Vergl. jedoch S. 19, Anm. 1.)

2) Die Frage, ob und inwieweit auch die auf die Schiffahrt bezüglichen Bestimmungen der Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches (Art. 4. Ziff. 9, in Verbindung mit Art. 11, Abs. 3; dann Art. 54) auf die internationale Bodenseeschiffahrt Anwendung finden können, muß, mit Rücksicht auf die eigentümliche Sach- und Rechtslage und bei dem Mangel seitheriger präjudizieller Vorkommnisse, als eine für die Gegenwart offene bezeichnet werden.

Mit der Frage der Hoheitsrechte auf dem Bodensee hängt auch die Frage der **Neutralität** dieses Sees innig zusammen.

Die ständige Neutralisierung eines Gebietes oder Gebietsteiles setzt im allgemeinen einen ausdrücklichen völkerrechtlichen Akt voraus.

Ein solcher besteht nun allerdings für den Bodensee nicht.[1])

Indessen ergibt sich aus der „Ewigen Neutralität", welche der Eidgenossenschaft seitens des Wiener Kongresses im J. 1815 zugestanden wurde, die Neutralität jener Teile des Bodensees, welche zum Hoheitsgebiete der Eidgenossenschaft gehören, von selbst. Es ist dieses einmal jener Teil des Untersees, welcher durch den badisch-schweizerischen Grenz-

---

Strafrechtspflege die erwähnten Erleichterungen herbeiführt, nämlich das öffentliche Interesse an den betreffenden Vorgängen.

Aber, wenn selbst einmal bestimmte Jurisdiktionsbezirke durch Linien auf dem See gebildet werden sollten, würden in vielen Fällen Kompetenzkonflikte nicht zu vermeiden sein, wegen der Schwierigkeiten der genauen Feststellung des Platzes, auf welchem sich z. B. ein Schiff im Augenblicke einer auf demselben eintretenden, mit rechtlichen Folgen verbundenen Handlung befunden hat.

[1]) Die Neutralität der ganzen Wasserfläche des zwischen der Schweiz und Frankreich ausdrücklich geteilten Genfersees ist auf einen Ausspruch des Wiener Kongresses vom J. 1815 zurückzuführen.

vertrag vom J. 1855 der Schweiz ausdrücklich zugesprochen wurde, während der übrige, Baden zuerkannte Teil dieses Sees der Neutralität entbehrt. Es ist dieses ferner jener Teil der Wasserfläche des Hauptbeckens des Sees, welcher in das Bereich der eidgenössischen Hoheit fällt. In dieses Bereich fällt aber, wie oben ausgeführt, neben den der Schweiz durch die Staatsverträge von 1878 und 1879 speziell zugeteilten Wasserparzelle im Konstanzer Tritter, vermöge des faktisch bestehenden Kondominates der fünf Uferstaaten, zur Zeit und bis zu einer eventuellen späteren Feststellung bestimmter Hoheitsbezirke der einzelnen Uferstaaten, die ganze übrige Wasserfläche des Hauptbeckens mit alleiniger Ausnahme der beiden davon für Baden und Bayern bereits ausgeschiedenen kleinen Seeparzellen bei Konstanz und Lindau.

Sollten künftig wirklich bestimmte Hoheitsbezirke der Uferstaaten auf fraglicher Wasserfläche ausgeschieden werden, dann würde sich die Neutralität, analog wie auf dem Untersee, naturgemäß nur auf den der Schweiz zuzuerkennenden Teil des Hauptbeckens beschränken, auf die weiteren Teile desselben aber nicht mehr erstrecken. Allein, ob überhaupt und wie unter diesen, oder jenen Voraussetzungen bei einem künftigen Kriege, welcher sich an die Gestade des Bodensees hinziehen sollte, im Sturm und Drang der Ereignisse die beregten Neutralitätsverhältnisse auf demselben tatsächliche Anerkennung finden würden — wer vermag dieses vorauszusagen?

Jedenfalls würde, wenn der Bodensee nochmals zum Schauplatze kriegerischer Vorfälle werden sollte, der Dampfschiffahrt eine hervorragende Rolle dabei zufallen.[1])

Das Interesse des allgemeinen Weltfriedens aber erheischt, daß die Stunde der faktischen Erprobung der „Neutralität auf dem Bodensee" fernab gelegen erscheine.[2])

---

[1]) In dieser Annahme wurde in Deutschland von verschiedenen Seiten und zu verschiedenen Zeiten bereits die Aufstellung einer Dampfkriegsflottille schon für den Friedenszustand vorgeschlagen. Selbst die Erbauung eines Kriegshafens kam in Anregung. Die Regierungen sahen von der Verfolgung solcher Ideen ab. Eine solche Verfolgung würde auch wohl sofort zur Aufrollung der Hoheits- und Neutralitätsfrage seitens der Schweiz geführt haben. Im übrigen veränderte die Vollendung der Strecke Lindau-Friedrichshafen-Radolfzell-Konstanz der Gürtelbahn für den Fall künftiger kriegerischer Ereignisse am Bodensee die militärische Lage Deutschlands insofern in günstigerem Sinne, als nun rasche Truppenverschiebungen längs des deutschen Seeufers zu Lande, ohne Berührung der Wasserfläche des Sees selbst, ermöglicht sind.

[2]) Die Wasserfläche der mit dem Untersee in innigem Zusammenhange stehenden Rheinstrecke Stein-Schaffhausen ist, wie bereits bemerkt, durch den Staatsvertrag vom J. 1855 teilweise der Schweiz, teilweise Baden fest zugeschieden und genießt demnach der schweizerische Teil derselben die Neutralität, der badische Teil hingegen nicht.

Erſter Teil.

Allgemeine Verkehrsverhältniſſe des Bodenſees.

I. Kapitel.

Der frühere Bodenseeverkehr überhaupt.

Nachdem die Römer das Land rings um den Bodensee bis hinauf an die Donau zur römischen Provinz Rhaetia umgewandelt hatten, bezogen sie die letztere auch in jenes großartig angelegte Straßennetz, womit dieselben ihr ganzes Weltreich überspannten, ein.

Diente dieses Straßennetz auch zunächst nur den militärischen und administrativen Zwecken der Römerherrschaft, so wurde dasselbe naturgemäß in Bälde auch für den Handel, welcher sich zwischen dem Mutterlande — Italien — und den Provinzen rasch entwickelte, benützt. Speziell am Bodensee kreuzten sich wichtige Straßenzüge[1]) und lieferte auf

---

[1]) Brigantium (Bregenz) war der Knotenpunkt des römischen Straßennetzes am Bodensee. Hier mündeten in die große Heerstraße, welche — aus Gallien kommend — bei Arbor felix (Arbon) an den See trat und um demselben herum nach Augusta Vindelicorum (Augsburg), der Hauptstadt von Rhätien, zog, zwei Hauptstraßen aus Italien, welche von Curia (Chur) ab an den beiden Rheinufern parallel nach Brigantium führten, nachdem die östliche Straße vorher den Julier und Septimer, die westliche den Splügen und Bernhardin überseţt hatte. Nördlich von Brigantium zweigte eine Seitenstraße ab, welche das ganze Nordufer des Sees entlang bis zu dem heutigen Ludwigshafen lief und von welcher aus sich bei dem heutigen Friedrichshafen zwei weitere Seitenstraßen nach Norden verästeten.

Von der großen gallischen Heerstraße zweigte bei Arbor felix eine Seitenstraße ab, welche am Südwestufer des Sees bis nach dem heutigen Stein (Ganodurum?) zog, dort den Rhein überseţte und über das heutige Radolfzell und den Bodansrücken schleifenartig zurück nach der Stelle des heutigen Konstanz (Constantia?) führte, also den ganzen Untersee umgürtete. In Verbindung mit der am Nordufer des Sees bis Ludwigshafen führenden Straße stellte der am Südufer befindliche Straßenzug zur Römerzeit eine Ringstraße um den Gesamtsee in ähnlicher Weise dar, wie in unseren Tagen die nun vollendete Gürtelbahn. Auch von der großen Heerstraße, welche die Römer von Verona aus über den Brenner nach Veldidena (Innsbruck) führten und die von da aus sich über Parthenum (Partenkirchen) und den Fernpaß nach Augusta Vindelicorum verzweigte, führten Querverbindungen zum Bodensee und erscheint es bei Betrachtung aller dieser Römerstraßen in der Tat sehr bemerkenswert, wie dieselben schon damals die Wege anzeigten, die in unserer Zeit für die modernen Alpenbahnen entweder bereits gewählt wurden oder wenigstens angestrebt werden.

denselben Rhaetien seine Landesprodukte nach Italien, während von dort die Bedürfnisse für die verfeinerte Lebensweise der vielen, in der Provinz zerstreuten, vornehmen Römer an letztere gelangten. Bei diesem Handelsverkehre der Römerzeit am Bodensee wurden aber nur die Landwege um den See herum, nicht auch die Wasserstraße über den See — auf welchem zwar eine römische Kriegsflotte, aber keine Handelsschiffe bestanden — benützt. So entstand am Bodensee, und zwar zumeist an dessen Südufer, eine Periode römischer Kultur, deren Höhepunkt an die Wende des 2. und 3. Jahrhunderts der christlichen Zeitrechnung fällt, deren letzte Reste aber, zugleich mit allen römischen Niederlassungen am See, in der Sturzflut der Völkerwanderung untergingen.

Verkehr, Handel und Kultur lebten in diesen Gegenden erst wieder auf, als dieselben, nach der Glättung der Wogen der Völkerwanderung, dem fränkischen Reiche, als Herzogtum Schwaben, angegliedert worden waren und in diesem Reiche insbesondere Kaiser Karl der Große tatkräftig für die Hebung der materiellen und geistigen Wohlfahrt seiner Monarchie wirkte. In dem deutschen Kaiserreiche, welches sich aus dieser Monarchie herausgestaltete, entwickelte sich seit dem 10. Jahrhunderte das Städtewesen und bildeten die Städte, von denen manche rasch erstarkten, fortan den Kernpunkt für den Verkehr und Handel hierselbst.

Die hervorragenden deutschen Städte gewannen bei den vielfachen politischen Beziehungen, die damals zwischen Deutschland und Italien bestanden, bald auch rege Handelsverbindungen mit den bedeutenderen italienischen Städten, namentlich Venedig und Genua, welche sich um ebendiese Zeit bereits in den Besitz fast des gesamten Levantehandels gesetzt hatten. Zumal Venedig bildete lange Zeit das wichtigste Bindeglied des Handels zwischen der Levante und Schwaben.

Dieser Handel nahm seinen Weg über die bereits von den Römern benützten, nun aber wesentlich verbesserten östlichen Alpenpässe hin an den Bodensee, bis später Genua einen großen Teil desselben an sich zog. Am Bodensee selbst aber kamen, hauptsächlich seit der Zeit, als das kraftvolle Geschlecht der Hohenstaufen vom schwäbischen Herzogstuhle aus auf den deutschen Kaiserthron gelangt und hiemit Schwaben zeitweise auch zum politischen Mittelpunkte des Reiches geworden war, die größeren Städte zu stets steigender Bedeutung, insbesondere auch in kommerzieller Hinsicht.

Es entwickelte sich allmählich, neben einem allerdings beschränkten Eigenhandel dieser Städte, ein äußerst lebhafter Transithandel mit Levantegütern über den See.

An erster Stelle unter den Uferorten stand Konstanz, welches — teilweise in Verbindung mit der dem See benachbarten Reichsstadt

Ravensburg — mit den Handelsstädten Augsburg und Ulm wetteiferte; ihm zunächst folgte Lindau, welches sich den ehrenden Beinamen „das Schwäbische Venedig" errang. Aber auch Überlingen und Buchhorn hatten teil an dem regen Handelsgeschäfte, während das dem See benachbarte St. Gallen schon frühzeitig erfolgreiche Anstrengungen machte, hinsichtlich der Fabrikation und des Handels von Leinwand mit Konstanz in Wettbewerb zu treten.[1]) Bregenz besaß damals wenig Handel.

Der rege und einträgliche Transithandel bestand das ganze 15. Jahrhundert hindurch, erreichte zu Anfang des 16. Jahrhunderts seinen Höhepunkt, erlitt aber von da ab durch die Einwirkung weltgeschichtlicher Ereignisse raschen Niedergang.

Die Türken hatten im J. 1453 Konstantinopel erobert und dadurch den Levantehandel unterbunden. Die Portugiesen entdeckten im J. 1486 den Seeweg um das Kap der guten Hoffnung nach Ostindien, die Spanier 1492 den neuen Erdteil Amerika. Die Folge dieser Ereignisse war, daß der Welthandel überhaupt sich fortab neue Bahnen suchte, die Bedeutung von Venedig und Genua sank und somit auch der von dorther stammende Bodenseetransit in Abnahme kam. Er verminderte sich mehr und mehr und erhielt sich durch die nächsten Jahrhunderte nur noch als beschränktes Speditionsgeschäft einzelner Bodenseestädte, vorab Lindau, dann Konstanz, Überlingen, Buchhorn und Bregenz.

Hatte diese Veränderung der großen Handelswege seit dem 16. Jahrhunderte an und für sich schon einen bedeutenden Rückgang in dem Handelsleben am Bodensee herbeigeführt, so waren die folgenden Zeiten, vor allem die Drangsale des dreißigjährigen Krieges im 17. Jahrhunderte und die hieraus entstandene, auch in das 18. Jahrhundert sich hinüber ziehende Erschlaffung aller öffentlichen Verhältnisse nicht dazu angetan, diesem Handelsleben neuen Aufschwung zu verleihen.

In diesen Zeiten des Darniederliegens des größeren Handels und Verkehres am Bodensee gestaltete sich daselbst der Handel mit Korn, womit Schwaben seit langem die Schweiz versorgte, mehr und mehr zum Schwerpunkte des gesamten Bodenseesverkehres aus. Diesem Ausfuhrartikel wurde im Reiche solche Aufmerksamkeit zugewendet, daß selbst der Kaiser sich mit der Regelung der Kornausfuhr in die Schweiz

---

[1]) Der damalige, so lebhafte Verkehr führte zu Münzvereinen unter den einzelnen Bodenseestädten, weil durch den auswärtigen Handel viele fremde Münzen umliefen, deren Reduktion und Tarifierung sich im allgemeinen Handelsinteresse notwendig erwies. Die Erinnerung daran wird lebhaft wachgerufen durch die Tatsache, daß der Dampfbootreisende auf dem Bodensee heute noch oft in wenigen Stunden mit drei verschiedenen Münzwährungen, der deutschen, österreichischen und schweizerischen, zu rechnen hat.

befaßte und der Schwäbische Kreis strenge polizeiliche Aufsicht hiewegen durch eigene bewaffnete Jagdschiffe ausübte. Nach den „von Kreiswegen" erlassenen einschlägigen Bestimmungen durften für die Regel nur bestimmte deutsche Uferorte an bestimmten Tagen bestimmte Mengen von Korn zu Schiff in die Schweiz abfahren, und war jeder andere, wie der hienach erlaubte Transport als „Winkelschiffahrt", welche die Jagdschiffe des Kreises gewaltsam zu verhindern hatten, verboten. Für Zeiten des Krieges und des Mißwachses des Getreides, aber auch für andere besondere Fälle konnte vom Kreise ganze oder teilweise „Fruchtsperre" gegenüber der Schweiz verhängt werden, eine Maßregel die öfter angewendet wurde und dann dortselbst zu bitterer Hungersnot führte. Um solchen mißlichen Vorkommnissen durch Aufspeicherung von Getreide wenigstens für sein Gebiet im voraus tunlichst vorzubeugen, errichtete der Fürstabt von St. Gallen im J. 1748 in dem ihm zugehörigen Uferorte Rorschach das heute noch bestehende stattliche Kornhaus, wonach Rorschach selbst sich zum ersten Kornmarkte der Schweiz erhob.

Auch der Salzhandel kam im 18. Jahrhunderte am Bodensee in vermehrte Aufnahme. Für das tiroler Salz bildete Bregenz die Hauptniederlage, während Bayern für sein an den See geführtes Salz sich „Salzmagazine" in Lindau, Buchhorn und Rorschach sicherte.

Dieser Korn- und Salzhandel, dann ein mäßiger lokaler Wein- und Gemüsehandel und der Fischversand bildeten neben dem erwähnten, aus den früheren großartigen Transithandel erübrigenden, beschränkten Speditionsgeschäfte im 17. und 18. Jahrhunderte das Gesamtbild des Handelslebens am Bodensee.[1])

Außer den bereits erörterten amtlichen Beschränkungen des Kornhandels hatten sich für diesen und den übrigen Warenverkehr noch anderweitige, auf verschiedene Weise entstandene Einschränkungen herausgebildet, welche den Verkehr und Handel im allgemeinen behemmten. Die hauptsächlichsten derselben werden weiter unten nähere Erörterung finden.

---

[1]) Kaiser Josef II. bestrebte sich, dem Handel von Bregenz und Konstanz, welche Stadt bekanntlich seinerzeit unter österreichischer Verwaltung stand, aufzuhelfen. Zu diesem Zwecke ließ er im J. 1787 — also rund 100 Jahre vor der Eröffnung der Arlbergbahn — eine kostspielige „Handlungsstraße" über den Arlberg (damals auch Adlerberg genannt) erbauen, um „einige Äste des tyrolischen und triester Handels nach Bregenz zu leiten", allein der Versuch mißlang, hauptsächlich wegen der damaligen schwerfälligen „Mauthverhältnisse" in den weiten österreichischen Erblanden. In Konstanz hingegen siedelte der Kaiser im J. 1785 eine Kolonie von Genfer Gewerbetreibenden, die aus ihrer Vaterstadt wegen der dortigen Unruhen ausgewandert waren, an und erteilte derselben weitgehende Rechte und Vorteile. Doch vermochte die Tätigkeit der Eingewanderten allein den Verhältnissen der Stadt nicht in größerem Maßstabe aufzuhelfen. Vergl. S. Ü. Nr. 1 a.

Die geschilderte ungünstige Handels- und Verkehrslage, wie solche am Bodensee auch während des 18. Jahrhunderts geherrscht hatte, mußte sich unter dem Drucke der langen, die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts ausfüllenden Kriegsperiode noch unvorteilhafter gestalten und erst mit dem endgültigen Friedensschlusse vom J. 1815 durfte eine allmähliche Besserung und Verkehrssteigerung erhofft werden. Allerdings wurde eine wirkliche Belebung des Handels in den zum Deutschen Bunde gehörigen Staaten erst dann möglich, als durch die Gründung des Deutschen Zollvereines am 1. Januar 1834 die bis dahin bestandenen hemmenden Zollschranken zwischen den einzelnen Bundesstaaten, mit Ausnahme Österreichs, gefallen waren. Bemerkenswert gerade für die gegenwärtige Betrachtung erscheinen die beiden Tatsachen, daß einerseits Bayern und Württemberg durch die in richtiger Erkenntnis ihrer vielfachen gemeinsamen Verkehrsbeziehungen bereits am 18. Januar 1828 abgeschlossene Zolleinigung tatkräftig an den Grundlagen des allgemeinen Deutschen Zollvereines mitwirkten und daß anderseits jene beiden schwäbischen Männer, welche durch ihre Agitation soviel zum Zustandekommen des Deutschen Zollvereines beitrugen, zugleich auch zu den ersten Privatpersonen zählten, welche für die Förderung des Bodenseeverkehres durch Einführung der modernen Verkehrsmittel eintraten, nämlich: Johann Friedrich Freiherr von Cotta, als Mitbegründer der Bodenseedampfschiffahrt (1824), und Friedrich List, als der erste Rufer nach einer Eisenbahn an den Bodensee (1829).

Vorerst möchte indessen geboten erscheinen, einen Rückblick auf jene Bestrebungen zur Hebung des Bodenseeverkehres zu werfen, welche sich vom Anfange des 19. Jahrhunderts ab bis zu der ersten tatsächlichen Einführung der Dampfschiffahrt auf dem See durch das frische Interesse ergaben, das die neuen deutschen Uferstaaten Bayern, Württemberg und Baden diesem Seeverkehre entgegen brachten. Es ist hiebei zu unterscheiden zwischen dem eigentlichen Schiffahrtsverkehre auf dem See und den Versuchen zu dessen Belebung durch seine Angliederung an den Fernverkehr.

In ersterer Beziehung ist zunächst der bereits erwähnten Neuschaffung des Verkehrsplatzes Friedrichshafen zu gedenken. König Friedrich von Württemberg, an dessen Land, wie schon bemerkt, im J. 1805 das vormalige Kloster Hofen bei Buchhorn gefallen war, ließ bereits in einem Edikte vom 7. Juli 1807 erklären: „Seine Majestät haben sich durch den Augenschein überzeugt, daß der Hafen von Hofen am Bodensee für die Schweizerschiffahrt und Handlung von der größten Wichtigkeit ist", und sorgte demgemäß in den J. 1807—1808 für dessen Wiederherstellung aus seinem zerfallenen Zustande. Als dann im J. 1810 auch Buchhorn an Württemberg gelangte, vereinigte der König

durch das Edikt vom 17. Juli 1811 beide Gemeinden zu einer einzigen Stadt und durch das weitere Edikt vom 15. Januar 1812 die Hafenanlagen beider Orte zu einem einzigen, „zu ausschließlicher kaufmännischer Spedition" bestimmten Freihafen. Der gesamten Neugründung legte er den Namen „Friedrichshafen" bei. Allein nichtsdestoweniger behauptete das benachbarte Langenargen noch längere Zeit hindurch einen größeren Güterverkehr nach der Schweiz als Friedrichshafen.

Hierher gehört auch der bereits im J. 1817, d. i. zu einer Zeit, in welcher in Deutschland überhaupt nur erst ein einziges Dampfboot, nämlich auf der Unterweser, bestand, von Konstanz aus betätigte, allerdings an mißlichen Verhältnissen gescheiterte Versuch der Erstellung eines Dampfers für den Bodensee, von welchem Versuche weiter unten des näheren gehandelt werden wird.

Anlangend die Angliederung des Bodensees an den Fernverkehr, so konnte hiefür zu Anfang des 19. Jahrhunderts, wo man in Europa Lokomotiveisenbahnen noch nicht kannte, hingegen die Kanalbauten Frankreichs, Englands, Preußens u. s. w. aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts vor Augen hatte, nur an die Führung von Kanälen aus der Ferne an den Bodensee gedacht werden und traten in der Tat mehrere bezügliche Projekte zu Tage.

Zwei derselben stammten aus Bayern, dessen Grenzen im J. 1806 an den Bodensee vorgerückt waren. Das erste wurde im J. 1807 von dem Grafen Portia in München angeregt und bezweckte, von da aus einen Kanal an den Bodensee zu bauen, um das bayerische Getreide leichter in die Schweiz ausführen zu können; das zweite wurde im J. 1820 von dem Bayerischen Geheimen Finanzreferendar von Steiner aufgestellt und zielte dahin, durch Erbauung eines Kanales von Traunstein an den Bodensee dem bayerischen Salze, welches, wie bereits bemerkt, schon im 18. Jahrhunderte dorthin geliefert wurde, den Transport zu erleichtern. Beide Projekte kamen über das Stadium des ersten Vorschlages nicht weit hinaus. [1])

Viel ernster gestaltete sich jenes dritte Projekt, welches in Württemberg seit dem J. 1822 verfolgt wurde. König Wilhelm I., welcher im J. 1816 dortselbst den Thron bestiegen, wendete von Anfang an seine Fürsorge der Ausbildung eines systematischen Verkehrsnetzes in seinem Lande zu und nahm, nachdem er das alte Kloster Hofen, nun zu Friedrichshafen gehörig, zu seiner Sommerresidenz erkoren, besonderes Interesse an der Erstellung leistungsfähiger rückwärtiger Verbindungen des Bodensees.

In diesem Sinne ließ der König etwa vom J. 1820 ab auf

[1]) Vergl. S. Ü. Nr. 28 und Nr. 29.

eigene Kosten eingehende Erhebungen über die Ausführbarkeit eines Kanales vom Bodensee zum Neckar vornehmen, um dergestalt den ersteren mittels des letzteren für die Schiffahrt in unmittelbaren Zusammenhang mit dem Oberrheine zu bringen.

Unterdessen wendete sich aber die allgemeine Aufmerksamkeit Europas den seit dem J. 1829 von Georg Stephenson in durchschlagender Weise verbesserten Lokomotiveisenbahnen zu und erlangten die Vertreter dieses neuen Verkehrsmittels allmählich das Übergewicht über die Anhänger des älteren Kanalwesens. So kam es, daß die ministerielle Kommission, welche König Wilhelm I. im J. 1830 berief, um die von ihm veranlaßten Vorarbeiten für eine systematische Verbesserung des Verkehrsnetzes in Württemberg zu prüfen, in ihrem Gutachten vom J. 1834 zu dem Schlusse gelangte, daß das in Rede stehende Kanalprojekt zwar ausführbar erscheine, daß aber „eine Eisenbahn sich als dasjenige Verkehrsmittel höherer Ordnung darstelle, auf welches im Interesse der Verbindung des Neckars mit der Donau und dem Bodensee zunächst Bedacht zu nehmen sein dürfte". Trotzdem erstrebte und erhielt im J. 1835 eine Gesellschaft von deutschen und ausländischen Kapitalisten die Konzession zur Anlegung eines Kanales für die Teilstrecke Bodensee-Donau, d. i. von Friedrichshafen nach Ulm. Die Absicht dieser Gesellschaft mochte wohl dahin gegangen sein, vor allem den Bodensee, auf welchem inzwischen, d. i. im J. 1824, durch Württemberg die Dampfschiffahrt tatsächlich zur Einführung gekommen war, mit der Donau, deren Befahrung mit Dampfbooten ab Ulm in ebendiesem J. 1835 ernstlich in Aussicht genommen wurde, in Verbindung zu bringen. Allein die Ausführung dieser Kanalteilstrecke unterblieb.

Und noch einmal wurde das ganze Kanalprojekt vom Bodensee zum Neckar in Württemberg amtlich in Erwägung genommen, als dasselbe bei den späteren Vorarbeiten für die Erbauung einer Eisenbahn von Friedrichshafen nach Heilbronn hinsichtlich des Kostenpunktes beider Ausführungen mit dieser Eisenbahn in Vergleichung gestellt wurde. [1]) Damals wurde dem Eisenbahnprojekte endgültig der Vorzug zuerkannt und schritt Württemberg zu dessen Verwirklichung, wonach es im J. 1847 mit der Teilstrecke Friedrichshafen-Ravensburg die erste Bahnstrecke am Bodensee überhaupt zur Eröffnung brachte. [2])

---

[1]) Bei dieser Vergleichung wurde speziell für die Kanalstrecke Ulm-Friedrichshafen festgestellt, daß dieselbe eine Länge von 29 Stunden mit 95 Schleußen, sodann eine Erhebung der Wasserscheide von 305′ über Ulm sowie von 568′ über den Bodensee zu erhalten hätte und einen Kostenaufwand erfordere, welcher sich zwischen jenem für eine ein- und eine zweigeleisige Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen bewegen würde.

[2]) Etwa um das J. 1838 trat Friedrich List, welcher sich in dem Kampfe zwischen den Anhängern der Kanäle und der Eisenbahnen mehr und mehr auf

Die **allgemeine Verkehrs- und Handelslage am Bodensee**, wie solche sich zu der Zeit der tatsächlichen ersten Einführung der Dampfschiffahrt auf diesem See herausgebildet hatte und mit welcher dieses neue Verkehrsmittel noch für längere Zeit und bis zum Erscheinen der Eisenbahnen dortselbst zu rechnen hatte, läßt sich kurz zusammenfassen, wie folgt:

Als **Verkehrs- und Handelsplätze** kamen zunächst in Betracht:

auf deutscher Seite: die Städte Lindau, Konstanz und Friedrichshafen, sämtliche am Obersee, dann das Dorf Sernatingen am äußersten Ende des Überlinger-Sees;

auf österreichischer Seite: Bregenz und Fußach, letzteres gleich Sernatingen allerdings nur für den Transithandel;

auf schweizerischer Seite: Rorschach am Obersee und Schaffhausen am Rheine.

Der Personenverkehr war ein mäßiger und beschränkte sich, da man die allgemeine Reiselust von heute damals noch nicht kannte, auf den Lokalverkehr der an den Ufern selbst gelegenen oder denselben benachbarten Orte. Die Gegenstände des Handels waren hauptsächlich noch immer Korn und Salz, dann Vieh, Holz und andere Naturprodukte. Dazu kam der Speditionshandel, wobei gewisse Gattungen von Waren von Süden nach Norden, andere in umgekehrter Richtung über den See gingen.

Von den **Landstraßen**, welche den Verkehr vermittelten, sind hervorzuheben:[1])

im Norden des Sees: jene von Lindau nach Augsburg, München, Nürnberg und darüber hinaus, dann jene von Friedrichshafen nach Ulm, Stuttgart, Heidelberg, Frankfurt a. M.

Seite der letzteren stellte und den Kanälen nur für besondere Fälle eine Berechtigung zuerkannte, in seinem noch heute sehr beachtenswerten Artikel „Eisenbahnen und Kanäle", (S. Ü. No. 30) für einen auf der schweizerischen Seite vom Bodensee ab zu erstellenden Kanal ein. Derselbe sollte nach Lists Meinung den Bodensee vermittels der Aar, des Bieler- und Neuenburger-Sees, dann des Genfersees mit der Rhone verbinden und dergestalt das deutsche und das französische Inlandsschiffahrtssystem an einander schließen, woraus insbesondere für die Schweiz wesentliche Vorteile zu erhoffen seien.

Diese Idee Lists verhallte ohne weitere Verfolgung von irgend einer Seite und glaubte ich dieselbe nicht zu den eigentlichen Kanalprojekten bezüglich des Bodensees rechnen, sondern hier lediglich als eine literarisch zu Tage getretene Anregung erwähnen zu sollen. Seitdem ist von einer den Fernverkehr des Bodensees berührenden Kanalführung überhaupt keine Rede mehr gewesen.

[1]) Bezüglich der Verbesserungen, welche gerade damals die schweizerischen Alpenstraßen nach Italien erhielten, vergl. S. Ü. No. 27.

Die über den Arlberg im J. 1787 angelegte „Handlungsstraße" (vergl. S. 32, Anm. 1) wurde in den J. 1822—25 zur österreichischen Reichspoststraße umgebaut.

und darüber hinaus, sowie jene, welche von Sernatingen aus über Donaueschingen nach Karlsruhe, Frankfurt a. M. und darüber hinaus führte und den kürzesten Weg zwischen dem Bodensee und dem Rheine bot;

im Süden des Sees: jene von Rorschach über St. Gallen, Winterthur und Zürich nach Genf und darüber hinaus nach Frankreich, dann die beiden Straßen von Rorschach und Bregenz nach Chur, von wo aus sich der Weg über den Splügen-Paß und Chiavenna nach Mailand und Italien überhaupt fortsetzte;

im Osten des Sees: die Straße von Bregenz über den Arlberg nach Innsbruck zum Anschlusse an die Brennerstraße und die anderen, von letztgenannter Stadt nach Innerösterreich führenden Wege.

Im Westen des Sees hingegen benützte der Verkehr die Wasserstraße des Rheines bis Schaffhausen, an welchem Orte derselbe auf die Landstraße nach Basel überging.

Den See selbst umzog, wie schon zur Römerzeit, seit langem wieder eine Straße, welche alle an demselben liegenden Orte auf festem Boden unter sich verband.

Die **Verkehrsmittel** auf allen diesen Landstraßen waren einerseits die Post, deren Beziehungen zu dem Bodenseeverkehre überhaupt weiter unten nähere Erörterungen finden werden, anderseits die Botenfuhrwerke.

Das damals so wichtige Botengeschäft war wohl organisiert. Man unterschied regelmäßige und unregelmäßige Fahrten. Erstere, auf bestimmte Tage treffend, waren entweder ordinäre oder Eilfuhren; die unregelmäßigen Fahrten gingen nach Bedarf, ähnlich wie nunmehr die Bedarfsgüterzüge der Eisenbahnen. Die Eilfuhren zwischen Mailand und Frankfurt a. M. mit dem Transite über den See und Friedrichshafen lagen zumeist in der Hand einer Gesellschaft italienischer Kaufleute mit dem Sitze in Chiavenna.

Lindau behauptete im Speditionshandel noch immer den ersten Rang, ihm zunächst kam Friedrichshafen, welches, gehegt durch die besondere Fürsorge seines Landesherrn, sich rasch emporgeschwungen hatte. Konstanz war mit seinem Verkehre zumeist noch auf die Uferorte des Überlinger-Sees und des Untersees, ferner auf die benachbarten Plätze der Schweiz angewiesen. Bregenz belebte sich allmählich mehr und mehr durch den Landverkehr, den es zwischen Vorarlberg und der Schweiz vermittelte. Fußach hatte einen nicht unbedeutenden Anteil des italienischen Speditionshandels über den See. Rorschach, als der einzige bedeutende Hafenplatz der Schweiz an dem See, gewann naturgemäß mit der Steigerung des Seeverkehres überhaupt, während Schaffhausen

sich damals aus der Stagnation, in die es um die Mitte des 18. Jahrhunderts gefallen war, noch nicht nachhaltig erheben konnte. Hingegen gewann das badische Dorf Sernatingen am Überlinger-See vermöge der bereits erwähnten kürzesten Verbindung zwischen dem Bodensee und dem Rheine, die ihm zu Gebote stand, zeitweise eine solche Bedeutung im Speditionshandel, daß es mit Friedrichshafen hinsichtlich desselben in nachdrücklichen Wettbewerb trat. Aber, wenn diesem Orte auch der neue Name „Ludwigshafen", mit welchem derselbe in der erwähnten Periode seines Aufstrebens seitens des damals regierenden Großherzogs von Baden, nach dem Vorgange von Friedrichshafen, ausgezeichnet wurde, für die Folge verblieb, so konnte er seinen Wettbewerb mit letzterem Platze nicht nachhaltig aufrecht erhalten und sank in seine frühere Unbedeutsamkeit zurück, als Friedrichshafen zur Eisenbahnverbindung gelangte, während ihm selbst eine solche noch bis zum Schlusse des Jahrhunderts versagt blieb.

II. Kapitel.

Die frühere Segelschiffahrt auf dem Bodensee.

Ihre Anfänge verlieren sich in das graue Altertum. In der Zeit der vorgeschichtlichen Pfahlbaubewohner werden wohl auch hier die bekannten, roh bearbeiteten Einbäume im Gebrauche gestanden sein; zu Beginn der geschichtlichen Zeit waren die Schiffe der Uferbewohner jedenfalls schon mehr ausgebildet, da die als Eroberer auftretenden Römer dazu schritten, eine Kriegsflotte auf dem See zu erbauen, um damit den Vindeliciern, „die mit ihren Kähnen den See beherrschten", entgegen zu treten. Welche Gestaltung diese vindelicischen Kähne besaßen, mag dahingestellt bleiben. Die römische Kriegsflotte verschwand mit dem Ende der Römerherrschaft vom See und dürfte in den folgenden ungeordneten Zeiten überhaupt nur sehr wenig Schiffahrt auf dem letzteren bestanden haben.

Die Verhältnisse der Schiffahrt während der nächsten Jahrhunderte sind, bei dem Mangel entsprechender geschichtlicher Anhaltspunkte, sehr unklar und bestehen hiewegen zumeist nur mehr oder minder begründete Vermutungen. Nach denselben wird etwa folgendes anzunehmen sein: Zur Zeit der Alemannenherrschaft ist die Personenüberfahrt über den See nicht unbedeutend gestiegen und soll dieselbe hauptsächlich von

Überlingen aus, welches hievon seinen Namen erhielt und tatsächlich noch lange hinaus als beliebte Überfahrtsstation galt, betrieben worden sein. Zur Zeit der Frankenherrschaft und unter den ersten deutschen Kaisern erschien der Gebrauch aller schiffbaren Gewässer als ein Regal der Krone und wurde dadurch die Schiffahrt auf dem See nicht unwesentlich behindert. Als in der Folge Flüsse und Seen als gemeine Reichsstraßen angesehen und die Maßnahmen für die Sicherheit der Schiffahrt auf denselben den betreffenden Gaugrafen übertragen wurden, vermehrte sich die Schiffahrt auf dem Bodensee allmählich. Zur Zeit des Interregnums, zu welcher im Reiche überall dem freien Zugriffe gehuldigt wurde, eignete sich auch am Bodensee jeder von der Schiffahrt soviel zu, als ihm beliebte und er zu erreichen vermochte.

Nachdem inzwischen die Städte erstarkt waren und in denselben sich das gewerbliche Zunftwesen ausgebildet hatte, traten in den Bodenseestädten auch die Schiffer zu solchen Zünften zusammen, durch deren Bemühungen die Ausdehnung und einheitliche Gestaltung der Schiffahrt auf dem See wesentlich gewannen. Diese Schifferzünfte am Bodensee, mit deren Gründung sich die Geschichte der Schiffahrt auf dem See überhaupt erst aus ihrer früheren Verschwommenheit zu historischer Bestimmtheit herausgestaltet hat, gelangten rasch zu großer Bedeutung, die sie in der Hauptsache bis herauf zur Einführung der Dampfschifffahrt auf dem See zu behaupten wußten.

Dabei bildete sich bald der Grundsatz aus, daß die Schiffahrt auf dem ganzen Bodensee und der Rheinstrecke bis Schaffhausen sowohl für den Personen- wie für den Warenverkehr frei sei, soweit hinsichtlich derselben nicht ausdrückliche Beschränkungen entgegenstünden. Allein diese Beschränkungen wurden allgemach sehr zahlreich. Die hauptsächlichste derselben wurde weiter oben schon angedeutet. Es war die amtliche Beschränkung der Kornausfuhr, welche sich als reichspolizeiliche Maßregel vom Standpunkte der Lebensmittelfürsorge darstellte. Hingegen trafen Jahrhunderte hindurch Kaiser, Territorialherren und Reichsstädte am See Verfügungen hinsichtlich der Schiffahrt, welche mit dem Grundsatze der Freiheit derselben nicht im Einklange standen, vielmehr deutlich erkennen ließen, daß bei diesen Machthabern die frühere Regalität der Schiffahrt unvergessen war. Diese Verfügungen gipfelten, soweit sie von den Kaisern und Territorialherren ausgingen, in der Hauptsache in Schiffahrtsprivilegien, wodurch einzelnen Schifferzünften, Schiffsmeistern u. s. w. ausschließliche Schiffahrtsrechte innerhalb genau bestimmter Grenzen zuerkannt wurden. Soweit dieselben von Reichsstädten ausgingen, überließen sie ebensolche Rechte an die damit Bedachten zumeist in Form von Lehen.

An Orten, an welche derartige Privilegien nicht erteilt wurden,

maßten sich die Schifferschaften die Rechte der ausschließlichen Schiffahrt von selbst an und beriefen sich später für dieselbe auf ein „unfürdenkliches Herkommen". Diese Schifferschaften trafen dann mit solchen anderer Uferorte Vereinbarungen über die wechselweise Schiffahrt, welche dazu dienen sollten, Gewerbsstreitigkeiten zwischen ihnen vorzubeugen.

Diese Privilegien und Usurpationen führten schließlich dazu, daß fast die ganze Schiffahrt unter einzelne „Schiffahrtsberechtigte" geteilt war und der Grundsatz der freien Schiffahrt nur noch ein leeres Wort bildete.

Zu den weiteren angedeuteten Beschränkungen der freien Schiffahrt kamen noch die von den Territorialherren auf dem Wasserwege zwischen Konstanz und Schaffhausen errichteten Rheinzölle, die Stapel- und Schrannenrechte und sonstige Gebührenanforderungen verschiedener Art.

Ein Teil dieser Beschränkungen der freien Schiffahrt zog sich bis herein in die Zeit der Einführung und Ausbreitung der Dampfschiffahrt auf dem See und legte derselben viele Schwierigkeiten in den Weg, die nur langsam beglichen werden konnten. Es waren dies in der Hauptsache die Schiffahrtsprivilegien und die denselben in der Praxis allmählich gleichgestellten Usurpationen, welche gemeinsam als „Abfuhrrechte" bezeichnet wurden, dann die „Rheinzölle", sowie eine Anzahl von besonderen Gebührenanforderungen. Hierüber wird in dem folgenden III. Kapitel näher gehandelt werden. —

Die Besonderheiten der Gewerbeausübung der alten Segelschiffahrt wurden geregelt durch die Schifferordnungen der einzelnen Uferorte und kam jener der Reichsstadt Lindau, deren Bürger von je als die tüchtigsten und tätigsten Schiffsleute am See galten, — hauptsächlich auch wegen ihrer Hafeneinrichtungen — eine vorbildliche Bedeutung für alle übrigen Uferorte zu.[1]) Die in diesen Schifferordnungen enthaltenen und zu denselben ergänzungsweise erlassenen nautischen Vorschriften betrafen einesteils die Bauart der Schiffe, anderenteils die Führung derselben. Bezüglich der Bauart ist zu bemerken, daß sich bald eine besondere Type für die einzelnen Gattungen von Schiffen

[1]) Anlangend das „Lindauer Schifferrecht" vergl. S. Ü. No. 36. Bezüglich der Vorzüge des Lindauer Hafens in früherer Zeit möge noch bemerkt sein: Die Einrichtung der alten Häfen am Bodensee war eine sehr einfache, indem dieselben zumeist in beschränkten Anländestellen bestanden, die nur durch Pfostenreihen gegen den offenen See abgeschlossen waren. Lindaus Hafen hingegen, der „Damm" genannt, hatte eine größere Ausdehnung, Auslugtürme, deren einer bei Nacht als Leuchtturm galt, hielt auch während der Nacht seine Einfahrtsluke offen und erhielt im J. 1797 den ersten am Bodensee eingeführten „Wassermesser" (Pegel).

herausbildete, welche stets unverändert festgehalten wurde, zumal mehrere von verschiedenen Seiten außerhalb der Schifferzünfte unternommene Versuche zur Einführung neuer Schiffsgattungen mißglückten. Die gebräuchlichen Gattungen der Segelschiffe, welche sich in der Hauptsache bis ins 19. Jahrhundert erhalten haben, waren seit langem folgende:

Schiffsgattungen.	Länge in Schuhen.	Breite am Boden in Schuhen.	Tiefgang in Füßen.	Tragkraft.
Lädin	110	14	4—5	2000 Ztr.
Halblädin	80	10	†	†
Segner	68	$8^1/_2$	†	1200 Ztr.
Halbsegner	†	†	†	400 Ztr.
Viertelsegner	†	†	†	250—200 Ztr.

Anmerkung. Die mit † bezeichneten Data sind in den mir zu Gebote gestandenen Quellen überhaupt nicht bestimmt angegeben. Hinsichtlich einiger der bestimmt angebenden Data stimmen indessen nicht alle Quellen überein und folgte ich den bezüglichen neuesten Angaben. Die Hauptschiffe, die Lädinen, hatten einen Segelbaum von 82 Schuh Höhe, das Segeltuch war 28 Ellen lang, oben 24 und unten 16 Ellen breit.

Die Schiffe wurden zumeist in Bregenz, Hard bei Bregenz, dann Bodman und auf der Insel Reichenau aus Eichenholz erbaut und besaßen die Eigenart, daß sie sämtlich flachen Boden hatten, ohne Verdeck waren und das Steuerruder nicht in der Mitte des Hinterteiles, sondern zur Seite desselben führten. Die Lädinen wurden nur in Lindau und Bregenz geladen und von da nach Konstanz gefahren, da ihr Tiefgang ihnen den Verkehr auf den übrigen Seeteilen nicht gestattete; die Halblädinen kamen gegen Ende des 18. Jahrhunderts ganz außer Gebrauch. Anlangend die Führung der Schiffe enthielten die Schifferordnungen genaue Vorschriften über die Qualifikation und Disziplin des Personales, dann die Anzahl der Bemannung, die Schiffsbeschau, die Schiffsbelastung, die Schonung der Ladung gegen die Witterung u. a.

In diesem Rahmen bildete sich die Schiffahrt auf dem Bodensee in einer mehrhundertjährigen Periode aus, wobei der Umfang derselben sich naturgemäß nach dem jeweiligen Aufschwunge und hinwieder Niedergange des Bodenseeverkehres überhaupt richtete. In Wechselwirkung mit dem Levanteverkehre über den See hat sich also die Schiffahrt auf demselben seit dem 14. Jahrhunderte gehoben, am Anfange des 16. Jahrhundertes ihren höchsten Blütestand erlebt und seitdem allmählich so starke Abnahme erfahren, daß z. B. bei dem Anfalle der Stadt Lindau an Bayern im J. 1806 der Schiffspark dieses schiffreichsten und hinsichtlich der Schiffahrt überhaupt maßgebendsten Ufer-

ortes nur noch aus 1 Lädin, 2 Segnern, 1 Halbsegner und 4 Viertelsegner bestand.[1])

In solchen mäßigen Grenzen bewegte sich dann die gesamte Schiffahrt auf dem See auch in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts weiter, bis dieselbe durch die Einführung der Dampfschiffahrt jene gründliche Umgestaltung erfuhr, aus welcher sich im ferneren Verlaufe ebendieses Jahrhunderts — unter Einwirkung der durch die modernen Verkehrsmittel überhaupt herbeigeführten allgemeinen außerordentlichen Verkehrssteigerung — für sie eine neue Blütezeit, und zwar von größerem Umfange als je zuvor, entwickelte.

Noch erübrigt, nach dieser Betrachtung der Entwicklung, welche die Schiffahrt auf dem See als Vermittlerin des friedlichen Verkehres genommen, auch einen kurzen Streifblick auf die Stellung zu werfen, die derselben in Kriegszeiten zufiel.[2]) Sieht man ab von jener alten römischen Kriegsflotte, die in den Stürmen der Völkerwanderung ihren Untergang fand und ebenso von den kriegerischen Vorfällen, die sich im Mittelalter bis herauf zu dem an dessen Ende fallenden Schwabenkriege auf dem See abspielten, so lenkt sich die Aufmerksamkeit hauptsächlich auf zwei Abschnitte der neueren Zeit, in denen auf dem See gekämpft wurde.

Es geschah dieses während des dreißigjährigen Krieges und während der Kriegperiode, die auf die große französische Revolution folgte. Im dreißigjährigen Kriege erbauten die Schweden in Buchhorn eine größere Kriegsflotte, mit welcher sie den Kaiserlichen auf dem See entgegentraten und den letzteren bis zum Friedensschlusse unumschränkt beherrschten. Während der französischen Revolutionskriege aber rüsteten im J. 1799 die Österreicher in Bregenz, die Franzosen in Rorschach aus den vorhandenen Handelsschiffen Kriegsflottillen aus, die mehrfach auf dem See gegeneinander fochten, bis die Österreicher nach ihrer Niederlage bei Möskirch, nördlich von Überlingen, am 5. März 1800 ihrerseits abtakelten, welchem Vorgange alsbald die Franzosen folgten.

Als eine Art Nachspiel hiezu erscheint jene kriegerische Aktion, die während des tiroler Aufstandes vom J. 1809 eine Anzahl Bregenzer auf dem See unternahm, indem dieselben am 29. Juni d. J. mit einem bewaffneten Schiffe die Stadt Konstanz überfielen und am folgenden Tage mit ebendiesem Schiffe einem von Lindau aus gegen sie abge-

[1]) S. Ü. No. 1. g. Der dort enthaltene Artikel ist nicht nur in kommerzieller, sondern auch in politischer Beziehung hochinteressant.

[2]) S. Ü. No. 1. d.

sendeten armierten bayerischen Fahrzeuge nächst eben genannter Stadt die Stirne boten. Es war dieses der letzte Kampf auf dem Bodensee. Seitdem herrscht Friede über dessen Gewässern und tönte insbesondere in den achtzig Jahren, während welcher nunmehr die Dampfschiffahrt auf demselben besteht, kein feindlicher Kanonendonner mehr über dessen Wasserfläche.

III. Kapitel.

Die altherkömmlichen Schiffahrtsabgaben.

Es ist oben eine nähere Erörterung der Abfuhrrechte, Rheinzölle und besonderen Gebührenanforderungen, welche sich aus der Zeit der alten Segelschiffahrt in jene der Dampfschiffahrt herüberzogen, in Aussicht genommen worden.

Was zunächst die Abfuhrrechte anlangt, so bestanden diese darin, daß deren Inhaber von den übrigen Schiffahrtstreibenden bestimmte Abfuhrgelder, d. i. Schiffahrtsabgaben, erheben durften.

Diese Abfuhrgelder und die Rheinzölle stellten die beiden Hauptarten von altherkömmlichen Schiffahrtsabgaben dar, denen gegenüber die altherkömmlichen weiteren besonderen Gebührenanforderungen, so lästig sie auch im einzelnen Falle sein mochten, weniger ins Gewicht fielen.

Diese sonstigen Gebührenanforderungen traten an verschiedenen Orten in verschiedenen Formen auf, kamen dann im Laufe der Zeit teilweise von selbst ab und wurden schließlich durch die J. S. H. O. am 22. September 1867 zeitgemäß geregelt. Diese Regelung bestand in der Vorschrift, daß künftig außer Magazins- und Lagergebühren, deren Festsetzung in jedem Uferstaate der betreffenden Regierung zukommt, gegenüber den Schiffahrtstreibenden keinerlei weiteren Gebühren mehr erhoben werden dürfen.[1])

---

[1]) Die „Gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen", welche zuerst im Anschlusse an die J. S. H. O. erlassen und später stets gleichzeitig mit dieser revidiert wurde, erschien zu allen Zeiten als eine untrennbare Zugehörung derselben. Es dürfte sich demnach rechtfertigen unter der Bezeichnung J. S. H. O. diese „Gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung ꝛc.", auch ohne ausdrückliche Mitbenennung derselben jeweils dann stillschweigend mit zu verstehen, wenn eine solche Mitbenennung nicht angezeigt erscheint.

Der meines Wissens erstmaligen, zusammenfassenden geschichtlichen Darstellung des Ursprunges, der Entwicklung und allmählichen Beseitigung der beiden Hauptarten der altherkömmlichen Schiffahrtsabgaben, d. i. der Abfuhrgelder und der Rheinzölle, mögen nachstehende Ausführungen dienen.

1. Die Abfuhrgelder.

Wie bereits dargelegt, bildeten sich zur Zeit der alten Segelschifffahrt teils auf Grund ausdrücklicher Privilegien oder förmlichen Belehnung, teils auf Usurpation hin in den meisten, wenn auch nicht in allen Uferorten des Bodensees und des Rheines bis Schaffhausen sog. „Abfuhrrechte" aus, deren Inhaber als die „Schiffahrtsberechtigten" bezeichnet wurden.

Das Wesen dieser Abfuhrrechte gipfelte darin, daß von den einzelnen Uferorten aus nur die daselbst Schiffahrtsberechtigten zu Schiff Personen und Güter „frei abführen" durften, während ein solches Abführen von dort jedermann, der nicht zu diesen für den betreffenden Ort Schiffahrtsberechtigten gehörte, entweder verboten, oder nur gegen Bezahlung genau bestimmter, ziemlich hoher „Abfuhrgelder" an die Schiffahrtsberechtigten gestattet war.

Der Ursprung der Abfuhrrechte in den einzelnen Uferorten beruhte entweder auf förmlicher urkundlicher Verleihung oder wenigstens Bestätigung, oder auf unvordenklichem Herkommen. Die Verleihung oder Bestätigung konnte sachgemäß nur von dem Träger der betreffenden Territorialgewalt ausgehen und deutete auf eine allmählich neuentstandene Regalität der Schiffahrt hin, welche mit deren angeblicher Freiheit auf dem Bodensee allerdings nur schwer vereinbar schien. Aber auch andere Umstände, z. B. die seinerzeitige Inanspruchnahme des Abfuhrrechtes seitens der damaligen freien Reichsstadt Konstanz für sich selbst, lassen auf eine solche Annahme der Regalität schließen. Das unvordenkliche Herkommen, auf welches besonders die Schifferzünfte einzelner Uferorte sich für ihre Abfuhrrechte beriefen, mag in manchem Falle aus früheren, nicht mehr nachweisbaren Vereinbarungen zwischen diesen Zünften der einzelnen Uferorte unter sich (geschlossen zur Abwendung von Gewerbsstreitigkeiten) entstanden sein, während es sich in anderen Fällen einfach auf Usurpation stützte. Kamen doch noch in der Zeit des begonnenen Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem See Versuche willkürlicher Ausdehnung der damals noch bestandenen Abfuhrrechte vor.

Die ersten Inhaber der Abfuhrrechte in den einzelnen Uferorten waren zumeist die dortigen Schifferzünfte, als Gewerbsgenossenschaften,

oder auch einzelne daselbst ansässige Schiffsmeister. Auch kam es vor, daß das Abfuhrrecht in verschiedenen Uferorten derart geteilt wurde, daß einzelne Schiffahrtsberechtigte Personen und Güter jeder Art nach allen übrigen Uferorten frei abführen durften (unbeschränkte Abfuhrrechte), während andere Schiffahrtsberechtigte entweder bezüglich der Transportgegenstände, oder der Fahrtrichtung, oder auch in beiden Punkten beschränkt waren (beschränkte Abfuhrrechte).

Dem Inhaber eines unbeschränkten oder beschränkten Abfuhrrechtes kam für den Fall, daß er eine ihm zustehende Fahrt einem Nichtschiffahrtsberechtigten zugestand, das von dem letzteren zu bezahlende normale Abfuhrgeld zu. Hierdurch erlangte jedes Schiffahrtsrecht neben der ihm innewohnenden Eigenschaft eines Gewerberechtes auch die Eigenschaft eines Vermögensrechtes, dessen Wert in jedem einzelnen Uferorte nach Maßgabe der dortselbst bestandenen besonderen Erwerbsverhältnisse bestimmt festgesetzt wurde.

Abfuhrrechte, welche nicht einem einzelnen Inhaber, sondern einer Mehrzahl von solchen zustanden, zerfielen wieder in die Anteile der verschiedenen Berechtigten. Hienach gab es neben den ganzen auch halbe, viertels u. s. w. Abfuhrrechte, wobei der Vermögenswert der einzelnen Anteile sich nach dem Vermögenswerte des ganzen Rechtes bemaß.

Jeder aus einem Abfuhrrechte stammende Vermögenswert konnte von seinem Besitzer, wie jeder anderweitige Vermögensteil, veräußert und vererbt werden und somit auch an Körperschaften und Einzelpersonen gelangen, welche mit der Ausübung des Schiffergewerbes an und für sich nichts zu tun hatten. Daraus ergab sich der Unterschied zwischen ausübenden und nichtausübenden Schiffahrtsberechtigten. Der Nutzen, welche letztere aus ihrem Anteile an den Abfuhrrechten des betreffenden Uferortes bezogen, bestand einfach in dem Empfang der diesem Anteile entsprechenden Quote der angefallenen Abfuhrgelder.

Diese je nach dem Umfange des Schiffsverkehres wechselnde Quote der nichtausübenden Schiffahrtsberechtigten erschien demnach für dieselben gleichsam als eine wechselnde Dividende aus ihren Anteilen am Abfuhrrechte.

Die vorstehende Darstellung faßte bis jetzt ins Auge, daß die Abfuhrrechte in den einzelnen Uferorten zunächst Angehörigen dieser Uferorte selbst zustanden, es gab aber auch Fälle, in denen Angehörige eines Uferortes in einem anderen Uferorte, und zwar sowohl als ausübende, wie auch als nichtausübende Schiffahrtsberechtigte Abfuhrrechte erwarben.

Auch griff mehrfach die Gepflogenheit Platz, daß die Schiffahrtsberechtigten des einen mit jenen eines anderen Uferortes für den Schiffahrtswechselverkehr sich über gegenseitige Nichterhebung oder ver-

schiedenartig abgestufte Ermäßigungen der normalen Abfuhrgelder vereinbarten. Jene Schiffahrtsberechtigten, welche solchen Vereinbarungen gemäß in einem fremden Hafen die weitgehendsten Ermäßigungen der dortigen normalen Abfuhrgelder genossen, hießen die Meistbegünstigten.

Auf Grund dieser geschichtlichen Entwicklung ergab sich in der Hauptsache folgender

Stand der Abfuhrrechte am Bodensee zur Zeit der Einführung der Dampfschiffahrt.

Württemberg.

Friedrichshafen. Die dortige Schiffergesellschaft besaß das der seinerzeitigen Schifferzunft in Buchhorn als reichsstädtisches Lehen übertragene, von dieser auf sie übergegangene und nach der württembergischen Besitzergreifung der Stadt ihr durch Kgl. Erlaß vom 20. Dezember 1811 bis auf weiteres bestätigte unbeschränkte Abfuhrrecht.

Langenargen und Kreßbronn. Die Schiffer beider Uferorte übten das Abfuhrrecht unter der Angabe aus, daß dasselbe ihren Vorfahren im J. 1744 von dem Grafen von Montfort, als damaligem Territorialherrn, „als Erbpacht auf unbestimmte Zeit" verliehen, beziehungsweise bestätigt worden sei.

Baden.

Konstanz. Das Abfuhrrecht zerfiel in ein solches nach den Uferorten unterhalb, und in ein solches nach den Uferorten oberhalb der Rhein- und Argenmündung. Das erstere besaß der großh. Fiskus, als nichtausübender, das letztere der Schiffsmeister Aloys Schneider in Konstanz, als ausübender Schiffahrtsberechtiger. Der großh. Fiskus erschien bei seinem Besitze als Rechtsnachfolger der Stadt Konstanz, welche das fragliche Recht während ihrer früheren Reichsunmittelbarkeit sich beigelegt und später unter der österreichischen Oberhoheit bis zu ihrem Anfalle an Baden für sich behauptet hatte.

Meersburg. Den dortigen Schiffern kam das Abfuhrrecht zu auf Grund eines ihren Vorfahren im J. 1738 von dem damaligen Bischofe von Konstanz, als Landesherrn über Meersburg, ausgestellten bezüglichen Lehensbriefes.

Sernatingen, seit 1826 Ludwigshafen genannt. Die Schiffer dieses damals bedeutsamsten badischen Speditionsplatzes am See übten das Abfuhrrecht auf Grund unvordenklichen Herkommens.

Überlingen. Das Abfuhrrecht war geteilt zwischen der einheimischen Schifferinnung, als ausübendem, und der einheimischen Spitalverwaltung, als nichtausübendem Schiffahrtsberechtigten. Speziell das Abfuhrrecht nach den thurgauischen Uferorten Uttwyl und Romanshorn kam ausschließlich einigen Uttwyler Schifferfamilien zu. In allen Fällen stammte das Recht aus fortwirkender reichsstädtischer Belehnung.

Radolfzell. Die Stadtgemeinde machte das Abfuhrrecht auf Grund angeblicher Verleihung durch Kaiser Maximilian I. vom J. 1493 für sich geltend und hatte dasselbe an zwei dortige Schiffsmeister gegen eine jährliche Rekognitionsgebühr von 25 fl. verpachtet.

Bayern.

Lindau. Die Schiffergesellschaft beanspruchte das ausschließliche Abfuhrrecht für sich. Sie hatte dasselbe bereits in der reichsstädtischen Zeit unter der Herrschaft des schon erwähnten „Lindauer Schifferrechtes" unbeanstandet ausgeübt und war ihr bezüglicher Besitzstand nach dem Anfalle Lindaus an Bayern durch die Ministerialentschließung vom 6. Mai 1815 ausdrücklich bestätigt worden.

Wasserburg. Hier scheint kein nennenswerter Schiffahrtsbetrieb und keinerlei Abfuhrrecht bestanden zu haben.

Schweiz.

Rorschach. In diesem damals bedeutendsten schweizerischen Uferorte am See forderte die zuständige St. Gallische Kantonsregierung von auswärtigen Schiffen Abfuhrgelder für sich; dieselbe ist hierbei wahrscheinlich dem Vorgange der früheren fürstäbtlichen Regierung von St. Gallen, als seinerzeitigen Territorialherrin von Rorschach, gefolgt.

Schaffhausen und Stein. Die dortigen Schiffsleute erhoben Abfuhrgelder von fremden Schiffen und beriefen sich dabei auf den im J. 1580 zwischen den Schifferschaften dieser beiden Plätze und jenen in den Uferorten am eigentlichen See abgeschlossenen Vertrag über die gegenseitige Abgrenzung der Abfuhrrechte.

In den übrigen Uferorten der Schweiz bestanden keine ausgesprochenen Abfuhrrechte.

Österreich.

Bregenz. Die zahlreiche Schifferschaft des Ortes und die vielen nichtausübenden Schiffahrtsberechtigten hielten seit langem zähe an

ihrem angeblichen Abfuhrrechte, ohne dasselbe beweisen zu können, fest. Einen solchen Beweis erhielten dieselben erst durch das Privilegium, laut dessen zu Anfang des 19. Jahrhunderts Kaiser Franz I. von Österreich der Bregenzer Schifferschaft, in Anerkennung ihrer patriotischen Haltung bei Ausrüstung der österreichischen Kriegsflottille auf dem Bodensee im J. 1799, die Erhebung von Abfuhrgeldern gegenüber fremden Schiffen — allerdings nur in widerruflicher Weise — gestattete.

Fußach. Die ganze Gemeinde dieses Uferortes, dessen Speditionshandel über den See jenen von Bregenz übertraf, lebte von der Schifffahrt, welche sie im Dienste dieses Handels in genau organisierter Gliederung betrieb, und erhob Abfuhrgeld von jedem fremden Schiffe, als einem unwillkommenen Konkurrenten ihres eigenen Geschäftes. Für diese Erhebung berief sie sich auf alte, aus der Zeit vor 1775 datierende Urkunden, welche sie aber nicht zu erbringen vermochte.

Hard. Die dortige Schiffergilde erhob, unter Berufung auf Privilegien, die aus der Zeit vor der Kaiserin Maria Theresia stammen sollten, Abfuhrgelder, löste sich aber um das J. 1834 freiwillig auf, womit ihre Ansprüche auf Erhebung von Abfuhrgeldern als von selbst beseitigt erachtet wurden.

Die Inhaber der mit der alten Segelschiffahrt verknüpften Abfuhrrechte mußten von ihrem Standpunkte aus in der Einführung der Dampfschiffahrt eine Gefährdung ihrer gewerblichen und finanziellen Interessen erblicken und nahmen deshalb energisch Stellung gegen die Neuerung. Der hieraus entstandene Kampf zog sich durch fast vier Jahrzehnte, d. i. rund die Hälfte des gegenwärtigen Alters der Dampfschiffahrt, hindurch und nur die fortgesetzten Bemühungen und großen Geldopfer der Regierungen der Uferstaaten konnten schließlich dem modernen Prinzipe der Abfuhrfreiheit zum vollständigen Siege über die veraltete Einrichtung der Abfuhrgelder verhelfen.

Der **Prozeß der allmählichen Beseitigung der Abfuhrgelder** gestaltete sich in seinen Grundzügen, bei deren Anführung allerdings den weiter unten folgenden Detailangaben einigermaßen vorgegriffen werden muß, in nachstehender Weise:

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee sollte zuerst in einer dreifachen Gliederung ins Leben treten. Die drei Glieder waren: eine Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen, ein privates Dampfbootunternehmen des Herrn Macaire in Konstanz und ein solches des Freiherrn von Cotta mit dem Stützpunkte in Lindau. Macaire

leistete gegenüber dem Widerstande der Schiffahrtsberechtigten auf sein Unternehmen Verzicht, Freiherr von Cotta verwirklichte zwar im J. 1824 das seinige, mußte es aber nach nur fünfjährigem Betriebe gegenüber jenem Widerstande wieder einstellen.

Nur das ebenfalls im J. 1824 zur Durchführung gelangte Unternehmen der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen vermochte sich dauernd zu erhalten und zwar lediglich deshalb, weil der damalige König Wilhelm I. von Württemberg, der dieses Unternehmen unter seinen persönlichen Schutz stellte, das Abfuhrrecht der widerstrebenden Schiffergesellschaft in Friedrichshafen käuflich für den Staat erwarb und dasselbe dann im Wege der Privilegiumserteilung der Dampfschiffahrtsgesellschaft zu eigener Ausübung überließ. Die Abfuhrrechte in den beiden übrigen württembergischen Uferorten Langenargen und Kreßbronn, welche von der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen vorerst nicht befahren wurden, blieben zunächst unberührt.

Der Vorgang der staatlichen Ablösung des Abfuhrrechtes in Friedrichshafen gegen entsprechende Entschädigung der Inhaber dieses Rechtes wurde in der Hauptsache vorbildlich für das Verfahren der Regierungen in Baden und Bayern bei der Gründung der dortigen Dampfschiffahrtsgesellschaften gegenüber den Schiffahrtsberechtigten.

Zunächst entstand eine neue solche Gesellschaft in Konstanz im J. 1830. Die badische Regierung ebnete derselben die Wege, indem sie ihr in dem erteilten Privilegium nachfolgende wertvolle Vorrechte hinsichtlich der Abfuhrgelder zugestand: Das frei ausschließliche Ladungsrecht in Ludwigshafen, dem damals bedeutendsten badischen Verkehrsplatze am Bodensee, die Abfuhrfreiheit in Konstanz und Überlingen, dann die Minderung der Abfuhrgelder in allen übrigen badischen Uferorten auf die Sätze der meistbegünstigten fremden Schifferschaften.

Diese Zugeständnisse waren nur durch große Geldopfer der Regierung zu ermöglichen. In Ludwigshafen mußte sie das Abfuhrrecht der dortigen Schifferschaft ihrerseits ablösen, wonach sie dasselbe der Dampfschiffahrtsgesellschaft zur eigenen Fruktifizierung überließ. In Konstanz mußte sie auf die Erhebung der dem badischen Fiskus zukommenden Abfuhrgelder zu Gunsten der Dampfschiffahrt verzichten und dem Schiffsmeister Schneider für die Verringerung der Erträgnisse der demselben zustehenden Abfuhrgelder eine jährliche Entschädigung zahlen. In Überlingen mußte sich die Regierung den dortigen Schiffahrtsberechtigten gegenüber aus gleicher Ursache zu ebenmäßigen Entschädigungen verstehen. Ob die Regierung den Schiffahrtsberechtigten der übrigen badischen Uferorte ebenfalls eine Entschädigung zubilligte, vermochte ich nicht zu erheben. Die badische Regierung tat somit sehr viel für die Regelung der Abfuhrgelder im Interesse der Konstanzer Dampf-

schiffahrtsgesellschaft und es ist dabei nicht zu verkennen, daß dieselbe bei der Vielzahl der badischen Uferorte und der Verschiedenheit der dortigen Verhältnisse bei dieser Regelung mit besonderen Schwierigkeiten zu rechnen hatte.

Nichtsdestoweniger blieben für die Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft jene Beschwernisse bestehen, welche sich daraus ergaben, daß in Konstanz der Schiffsmeister Schneider, in Überlingen die dortigen Schiffahrtsberechtigten und in den übrigen badischen Uferorten die einheimischen Schifferschaften ihr Gewerbe in lebhafter Konkurrenz mit der Dampfschiffahrt weiter ausübten. Diesen Beschwernissen suchte die Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft dadurch abzuhelfen, daß sie die in den verschiedenen badischen Uferorten bestehen gebliebenen alten Abfuhrrechte — darunter im J. 1838 das erwähnte Schneider'sche Recht in Konstanz um 6026 fl. — ihrerseits erwarb.

Die dritte Dampfschiffahrtsgesellschaft am Bodensee wurde im J. 1835 in Lindau gegründet. Die Schiffahrtsrechte in Bayern beschränkten sich auf diesen einen Platz, waren daselbst aber um so verwickelter, als die berechtigte Schifferinnung sehr zahlreich war. Aus diesem Grunde behielt die bayerische Regierung derselben in dem der Dampfschiffahrtsgesellschaft erteilten Privilegium alle hergebrachten Rechte offen und suchte, als zwischen dieser Gesellschaft und der Innung über diese Rechte ein heftiger Kampf entbrannte, zuerst zwischen den Streitteilen zu vermitteln. Da dieses nicht gelang, entschloß sie sich im J. 1841 zur Ablösung der Abfuhrrechte der Schifferinnung um eine hohe Summe, von welcher etwa der vierte Teil seitens der Dampfschiffahrtsgesellschaft zu tragen war. Diese für Lindau gewählte Art der Ablösung zeigte indessen Abweichungen von jener vorher in Friedrichshafen und Ludwigshafen geübten, wonach die dortigen Schifferschaften nach der Ablösung ihr Gewerbe einstellten und die früheren Abfuhrgelder nun von den betreffenden Dampfschiffahrtsgesellschaften für sich erhoben wurden. Denn hier in Lindau beanspruchte die Regierung nun die Abfuhrgelder für den bayerischen Fiskus und gewährte Befreiung von denselben nur der einheimischen Dampfschiffahrtsgesellschaft (sowie den jeweils verbündeten auswärtigen Dampfschiffahrtsgesellschaften) und der einheimischen Schifferinnung, welch' letztere bis zu ihrer Auflösung im J. 1854 ihr Gewerbe in offener Konkurrenz mit der Dampfschiffahrt weiterführte.

Inzwischen waren in Bregenz, seit dem J. 1830, Versuche zur Gründung einer besonderen österreichischen Dampfschiffahrtsgesellschaft gemacht worden. Wenn diese Versuche auch fehlschlugen, veranlaßten sie doch die österreichische Regierung zu eingehenden Erhebungen über die in den österreichischen Uferorten des Bodensees herkömmlichen

Abfuhrrechte, und diese Erhebungen führten dazu, daß laut Hofkanzleidekretes am 30. Juli 1836 die bezüglichen Privilegien der dortigen Schifferschaften außer Kraft gesetzt wurden.

Diesen Bemühungen der Regierungen in Württemberg, Baden, Bayern und Österreich, das Abfuhrgelderwesen in ihren Ländern zeitgemäßer zu gestalten, traten Maßnahmen der Schiffahrtsberechtigten einzelner schweizerischer Uferorte zur Seite, durch Pauschalierung der ihnen zustehenden Abfuhrgelder wenigstens deren lästige Berechnung und Erhebung von Fall zu Fall zu beseitigen. Eine solche Pauschalierung nahm bereits sehr frühzeitig die Kantonsregierung von St. Gallen für den Hafen in Rorschach, in welchem ihr das Abfuhrrecht zustand, gegenüber den auswärtigen Dampfschiffahrtsanstalten und ebenso die Schifferschaft in Schaffhausen gegenüber der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft — letztere allerdings nur für einen Teil des Verkehres — vor.

Hatten die vorgenannten Bemühungen der Regierungen von Württemberg, Baden, Bayern und Österreich zunächst nur die zeitgemäßere Gestaltung des Abfuhrgelderwesens in ihren eigenen Ländern im Auge, so traten mittlerweile auch Bemühungen der Regierungen einzelner Uferstaaten im Sinne einer zeitgemäßeren Regelung der Abfuhrgelder zwischen ihren Ländern auf. Das erste Vorgehen in dieser Hinsicht bot die Regierung des Kantons St. Gallen, die nicht sowohl als Inhaberin des Schiffahrtsrechtes in Rorschach, wie vielmehr als Territorialherrin des Kantons St. Gallen handelte. Bereits in den J. 1837—1838 erklärte sich dieselbe zur Aufhebung der Abfuhrgelder in allen kantonalen Uferorten gegenüber allen Schiffen der übrigen Uferstaaten, welche den St. Gallischen Schiffen ebenfalls Abfuhrfreiheit gewähren würden, bereit. Die württembergische Regierung ging auf das Angebot unbedingt ein und wurde von den beiden Regierungen die völlige gegenseitige Abfuhrfreiheit für ihre Gebiete ausgesprochen.

Die bayerische Regierung zeigte sich geneigt, auf den Vorschlag nur mit der Beschränkung einzugehen, daß Abfuhrfreiheit lediglich für gleichgroße Abfuhrquantitäten gegenseitig gewährt, für überschießende Quantitäten aber die normalen Abfuhrgelder noch weiter bezahlt würden. Indessen kam eine bezügliche Vereinbarung nicht zu stande und blieben die Abfuhrgelder zwischen Lindau, das auf bayerischer Seite damals für die Dampfschiffahrt allein in Betracht kam, und den St. Gallischen Uferorten unverändert bestehen, wobei daran zu erinnern ist, daß dieselben in Rorschach pauschaliert waren.

Inzwischen hatte die österreichische Regierung, nach der bereits im J. 1836 erfolgten Aufhebung der Privilegien der Schifferschaften in den österreichischen Uferorten, schon im J. 1838 den Regierungen der übrigen Uferstaaten den Vorschlag gemacht, für den gegenseitigen Schiffs-

verkehr entweder völlige Abfuhrfreiheit anzunehmen, oder wenigstens eine Ermäßigung der normalen Abfuhrgelder eintreten zu lassen. Diese eventuelle Ermäßigung sollte darin bestehen, daß die österreichischen Schiffe in fremden Häfen die dortigen Meistbegünstigungssätze, hingegen in den österreichischen Häfen die fremden Schiffe Abfuhrgelder in der Höhe der in ihren Heimathäfen den österreichischen Schiffen zugebilligten Meistbegünstigungssätze zu zahlen hätten. Die württembergische Regierung nahm im J. 1839 diese Vorschläge an; ob und inwieweit eine solche Annahme auch seitens anderer beteiligter Regierungen erfolgte, vermochte ich nicht zu erheben.[1])

Unterdessen spielten die Abfuhrgelder in dem damals zwischen den beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften, der zu Konstanz und der zu Lindau, entbrannten Kampfe eine große, aber keineswegs erbauliche Rolle und vermochte auch jene bereits beregte Regelung, welche die bayerische Regierung im J. 1841 hinsichtlich der Abfuhrrechte in Lindau mit großen finanziellen Opfern hatte eintreten lassen, hierin nichts zu bessern. Bei den streitenden Gesellschaften galten vielmehr die Abfuhrgelder als Waffen in ihrem Erwerbskampfe. Aber auch die im J. 1838 aus der Friedrichshafener Gesellschaft hervorgegangene Württembergische Gesellschaft war bei ihren Erwerbsbestrebungen nicht freizusprechen von Übergriffen über die durch die Vereinbarungen der württembergischen Regierung mit der Kantonsregierung von St. Gallen und der österreichischen Regierung ihr gezogenen Grenzen bezüglich der Erhebung von Abfuhrgeldern gegenüber schweizerischen und österreichischen Schiffen.

Die Schifferschaften der württembergischen Uferorte Langenargen und Kreßbronn vollends kümmerten sich um die genannten Vereinbarungen gar nicht und erhoben von den dort einkehrenden schweizerischen und österreichischen Segelschiffen nach wie vor die früheren Abfuhrgelder. Deswegen verordnete die württembergische Regierung unter dem 5. September 1845 und nochmals unter dem 23. März 1846 in bestimmtester

---

[1]) Leider sind die Akten (S. Ü. No. 48) in diesem Punkte lückenhaft. Die Annahme der württembergischen Regierung scheint im Sinne der gegenseitigen vollständigen Abfuhrfreiheit erfolgt zu sein. Hinsichtlich der Annahme der österreichischen Vorschläge von badischer und schweizerischer Seite sind keine Anhaltspunkte gegeben. Was den bayerisch-österreichischen Schiffsverkehr anlangt, ist damals eine gegenseitige Aufhebung der Abfuhrgelder nicht eingetreten und eine Ermäßigung derselben im Sinne der österreichischen Vorschläge, soweit aus den mir zugänglich gewesenen Behelfen zu entnehmen, nicht erfolgt. Die Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau entrichtete noch lange Abfuhrgelder für ihre Dampfer an die „Kommune in Bregenz". Dieser Umstand spricht dafür, daß der Genuß der in den österreichischen Häfen nach der im J. 1836 erfolgten Aufhebung der dortigen Abfuhrprivilegien noch zur Einhebung gelangten Abfuhrgelder den Gemeinden der betreffenden Uferorte zu gute kamen.

Form die Aufhebung der noch in Friedrichshafen, Langenargen und Kreßbronn bestehenden Abfuhrgelder für die sämtlichen Schiffe aus den Uferorten Österreichs, dann der Kantone St. Gallen und Thurgau, und zwar unter ausdrücklicher Bezugnahme auf die sämtlichen württembergischen Schiffen in den österreichischen und St. Gallischen Uferorten vereinbarungsgemäß zukommende und in den thurgauischen Häfen von je zugestandene Abfuhrfreiheit. Allein die Schifferschaften von Langenargen und Kreßbronn fügten sich auch diesen neuen Verordnungen nicht, ergriffen vielmehr Berufung dagegen an den Kgl. Geheimen Rat des Königreiches und fuhren inzwischen mit der gewohnten Erhebung von Abfuhrgeldern auch gegenüber den schweizerischen und österreichischen Schiffen fort.

Hiewegen belegte die Regierung des Kantons St. Gallen im Retorsionswege vom 1. Januar 1849 ab in sämtlichen Uferorten des Kantons alle württembergischen Schiffe aufs neue mit Abfuhrgeldern und „taxierte", beziehungsweise pauschalierte dabei die Schuldigkeit der Württembergischen Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Verkehr ihrer Schiffe in Rorschach „einstweilen" mit einer Jahressumme von 250 fl. Dafür „legte" diese Gesellschaft, als Inhaberin des Abfuhrrechtes in Friedrichshafen, die dorthin kommenden fremden Schiffe „aufs Neue mit den alten Abfuhrgeldern an". Als am 29. Mai 1850 der Kgl. Geheime Rat in Stuttgart die oben erwähnten Berufungen der Schifferschaften in Langenargen und Kreßbronn endgültig abgewiesen und hiemit die württembergische Regierung vollständig freie Hand erhalten hatte, trat dieselbe mit der allgemeinen erweiterten Verordnung hervor, daß „vom 1. Juli 1850 ab in sämtlichen württembergischen Bodenseeuferplätzen fremden Schiffen (unter der Voraussetzung der Entgegnung) vollständig freie und ungehinderte Abfuhr gestattet sei".

Daraufhin hob die Regierung des Kantons St. Gallen ihre oben erwähnte, seit dem 1. Januar 1849 bestandene Retorsionsmaßnahme wieder auf. Von da ab bestand vollständige Abfuhrfreiheit zwischen Württemberg einerseits und der Schweiz, sowie Österreich anderseits.

Die seitherigen Bemühungen der Regierungen der einzelnen Uferstaaten, so anerkennenswert an und für sich dieselben waren, hatten doch nur zur Regelung der Frage der Abfuhrgelder in und zwischen einzelnen Uferstaaten geführt. Indessen fehlte noch **der Versuch einer internationalen gleichmäßigen Regelung der Abfuhrgelder zwischen sämtlichen Uferstaaten.** Die Anbahnung einer solchen lag mit in der Absicht des Schweizerischen Bundesrates, als er um die Mitte des 19. Jahrhunderts an die Regierungen der übrigen Uferstaaten die bereits mehrfach erwähnte Einladung zur gemeinsamen überein-

stimmenden Regelung der Schiffahrtsverhältnisse überhaupt auf dem Bodensee ergehen ließ.

Und wenn diese Einladung des Schweizerischen Bundesrates, wie ebenfalls bereits erwähnt, nur zu dem besonderen schweizerisch-bayerischen Staatsvertrage vom 2. Mai 1853 (Anlage XIV) führte, so brachte dieser Vertrag, abgesehen von seinen übrigen Vorteilen, doch auch den Fortschritt, daß von nun ab die Abfuhrgelder im schweizerisch-bayerischen Schiffahrtsverkehre endgültig aufhörten.

Für das nächstfolgende Jahrzehnt, bis 1863, sind die Behelfe hinsichtlich des allmähligen Abbröcklungsganges dieser veralteten Einrichtung zwar lückenhaft, doch läßt sich dieser Prozeß im allgemeinen immerhin annehmen, wie folgt:

Zunächst entfielen beim Dampfschiffahrtsverkehre allenthalben die Abfuhrgelder für Personen, nachdem bei den seit 1847 stattfindenden Beratungen über die gemeinsamen Fahrpläne das Unzeitgemäße dieser Art von Abfuhrgeldern allgemein anerkannt worden war. Vom J. 1854 ab kamen anscheinend die Abfuhrgelder im bayerisch-österreichischen Schiffsverkehre in Fortfall. Das gleiche Verhältnis dürfte nach der im gleichen Jahre erfolgten Verstaatlichung der Bodenseedampfschiffahrt in Württemberg hinsichtlich des Dampfschiffahrtsverkehres zwischen diesem und den übrigen Uferstaaten, insoweit dieser Verkehr sich seit dem 1. Juli 1850 nicht ohnedem bereits abfuhrfrei abwickelte, eingetreten sein.

Demgemäß lag damals der Schwerpunkt der noch bestehenden Abfuhrgelder in Baden und hielt die Konstanzer Gesellschaft mit Zähigkeit an ihren eigenen bezüglichen Erhebungsrechten fest, während sie fortgesetzt die gelegentliche Ablösung der in Überlingen und Meersburg noch erhaltenen, ihr nachteiligen Abfuhrrechte einzelner dortiger und auswärtiger Schiffer betrieb. Diese Ablösungen erachtete die Gesellschaft um so mehr in ihrem Interesse gelegen, als sie sich damals im Unklaren befand, inwieweit sie sich nach dem herannahenden Ablaufe ihres Privilegiums noch der Unterstützung der Regierung versichert halten könne. Indessen trat eine solche Unterstützung noch bei der im September 1855, knapp vor Ablauf des Privilegiums, erfolgten Ablösung der letzten noch in Überlingen bestehenden Abfuhrrechte ein. Das Privilegium lief am 5. November 1855 ab und wurde vorerst nur provisorisch verlängert.

Während der Dauer dieses Provisoriums unternahm die Gesellschaft, immer nach tunlichster Sicherstellung ihres Erwerbsgeschäftes bestrebt, im J. 1856 den etwas fragwürdigen Schritt, die seit längerer Zeit am ganzen Bodensee aufgehobenen Abfuhrgelder für Personen für den Platz Konstanz wieder einzuführen und zog sich dieselbe durch diese Maßnahme den allgemeinen Unwillen zu. Am 10. Dezember 1857

erhielt die Gesellschaft ein neues Privilegium auf 10 Jahre. Im allgemeinen waren ihr darin die früher zugestandenen und die inzwischen neuerworbenen Abfuhrrechte belassen, allein gewisse finanzielle Unterstützungen der Regierung in Ausübung dieser Rechte nicht wieder zugesprochen (Anlage XV). Um so zäher hielt die Gesellschaft an den von ihr wieder eingeführten Abfuhrgeldern in Konstanz fest. Jedoch die im J. 1857 seitens der Schweizerischen Nordostbahn betätigte Eröffnung des durchgehenden Betriebes auf der Eisenbahnstrecke Schaffhausen—Winterthur—Romanshorn, welche bald zur Verödung des Wasserweges von Schaffhausen über Konstanz zum Obersee zu führen drohte, zwang sie im J. 1858 zur Wiederaufhebung der neuen Abfuhrgelder für Personen in Konstanz und blieben daselbst vorerst nur noch die Abfuhrgelder für Waren bestehen.

Im J. 1862 wurde die Bodenseedampfschiffahrt in Bayern verstaatlicht. Damit entfielen in Lindau jedenfalls jene Reste von Abfuhrgeldern, welche damals dortselbst überhaupt noch bestanden haben mögen.[1])

Im J. 1863 folgte Baden mit der Verstaatlichung der Bodenseedampfschiffahrt, womit aber eine völlige Aufhebung der in den badischen Häfen damals noch bestandenen Abfuhrgelder nicht verbunden war. Einmal forderte Radolfzell, auf sein historisches Recht pochend, Abfuhrgelder von der nunmehrigen Großh. Dampfschiffahrtsanstalt. Letztere schaltete daraufhin Radolfzell so lange aus dem Fahrplane aus, bis die Differenz beglichen war. Die Wiedereinreihung dieses Platzes in den Fahrplan erfolgte am 1. September 1864. Sodann hielt aber die Großh. Dampfschiffahrtsanstalt selbst die noch bestehenden Abfuhrrechte in den Uferorten des Überlinger-Sees aufrecht. Allerdings handelte es sich hiebei der nichtbadischen Dampfschiffahrt gegenüber nur um eine theoretische Aufrechterhaltung, denn der Überlinger-See wurde seit der Konfliktszeit von nichtbadischen Schiffen nicht mehr befahren und war durch die engen geschäftlichen Beziehungen, welche sich inzwischen unter den sämtlichen Dampfschiffahrtsanstalten herausgebildet und dieselben als „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen" (V. D. V.) zusammen geführt hatten, an diesem Verhältnisse nichts geändert worden.

Allein auf nichtbadischer Seite erachtete man die endliche Beseitigung der Abfuhrgelder in den Häfen des Überlinger-Sees, als des letzten

[1]) Die Einhebung der Abfuhrgelder in Lindau erfolgte seit dem J. 1841 durch das dortige Kgl. Hauptzollamt zu Gunsten des bayerischen Fiskus (Anlage XIII) Leider fehlen mir hinsichtlich der allmähligen Beseitigung dieser Abfuhrgelder genauere Angaben, wie solche in den Akten genannter Behörde wohl noch aufzufinden sein möchten.

noch bestehenden Restes der altherkömmlichen Einrichtung für wünschenswert und wurde ein bezüglicher Antrag zuerst auf der V. D. V.-Kfz. zu München vom 19. Mai 1865 gestellt und sodann auf der V. D. V.-Kfz. zu Stuttgart vom 9. Mai 1866 erneuert. Bei letzterer Gelegenheit wurde vereinbart, daß die Regelung dieser Frage bei den damals im Gange befindlichen und ihrem Abschlusse zuneigenden Verhandlungen über den Erlaß einer J. S. H. O. stattzufinden habe. Tatsächlich beseitigte die bald darauf, am 22. September 1867, zu stande gekommene (im nächsten Kapitel näher zu erörternde) J. S. H. O. die Abfuhrgebühren am Bodensee ein für allemal.

So endete der mehr als vierzigjährige Kampf um die Beseitigung dieses noch in das Mittelalter zurückreichenden Institutes.

Die Rolle, welche die Dampfschiffahrtsgesellschaften bei diesem Kampfe spielten, war nicht immer eine einwandfreie. Zuerst riefen sie nach Beseitigung der Abfuhrgelder zu Gunsten der „Freiheit des Verkehres", später, als dieselben aus dieser alten Einrichtung Vorteile für sich selbst bezogen, hielten sie an derselben mit der gleichen Zähigkeit fest, wie deren ursprüngliche Inhaber.

Nur der höheren Einsicht und dem tatkräftigen Eingreifen der Regierungen der verschiedenen Uferstaaten ist, wie bereits betont, die Befreiung der Bodenseeschiffahrt überhaupt und der Bodenseedampfschiffahrt insbesondere von jener alten, unzeitgemäßen Einrichtung zu danken. Das Verdienst, den richtigen Weg zu diesem Endziele angebahnt zu haben, gebührt König Wilhelm I. von Württemberg, dessen mächtige Initiative ja die Einführung der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt erst ermöglichte.

2. Die Rheinzölle.
(Wasserweggelder).

Im alten Deutschen Reiche wurden, wie schon angedeutet, aus dem Zeitalter der Karolinger her die schiffbaren Binnengewässer als gemeine Reichsstraßen angesehen, deren Erhaltung in fahrbarem Zustande den betreffenden territorialen Machthabern oblag. Letztere forderten von den diese Binnengewässer befahrenden Schiffen für die Instandhaltung derselben bestimmte Abgaben, wobei meist die Höhe der Abgaben nicht dem Maße der Sorgfalt für die fragliche Instandhaltung entsprach. Diese Abgaben wurden Zölle genannt, hatten aber mit den eigentlichen

Warenzöllen nichts gemein, sondern erschienen lediglich als Wasserweggelder.

Solche Zölle wurden insbesondere auch für die Befahrung des Rheines eingeführt und an verschiedenen Stellen des linken, wie des rechten Ufers desselben erhoben. Man nannte sie kurzweg „Rheinzölle". Als am Ende des 15. Jahrhunderts die Schweiz sich als selbständiger Staat vom Reiche trennte, behielt sie die an der nunmehrigen schweizerischen Uferstrecke des Rheines, sowie des Untersees, welcher dabei als eine Verbreiterung des Rheines zwischen Gottlieben und Stein angesehen wurde, bestehenden Rheinzölle für sich bei. Ebenso beanspruchte auch Baden die Rheinzölle, welche in dem ihm zu Anfang des 19. Jahrhunderts neu zugefallenen Uferstrecken des Rheines in Übung standen. Dergestalt waren vom J. 1806 ab die Schweiz und Baden die Inhaber der Rheinzölle am Untersee und der hier in Betracht kommenden Rheinstrecke Stein—Schaffhausen.

Am 26. Juni 1812 schlossen diese beiden Länder einen Zoll- und Handelsvertrag, in welchem sie die auf „uralten Rechten und Herkommen" beruhenden Rheinzölle gemeinsam regelten.[1]) Der Wiener Kongreß vom J. 1815 befaßte sich mit der internationalen gleichmäßigen Regelung der Schiffahrtsabgaben auf den mehreren Staaten Europas gemeinsam zugehörigen Strömen, darunter namentlich dem Rheine, beschränkte aber seine bezüglichen Beschlüsse hinsichtlich des letzteren auf die Strecke von Basel abwärts, den sog. „konventionellen Rhein". Es blieben also für den Rhein von Basel aufwärts und insonderheit für die Rheinstrecke Schaffhausen—Stein und den Untersee die seitherigen, durch den badisch-schweizerischen Staatsvertrag vom J. 1812 neugeregelten Rheinzölle bestehen. Mit diesen hatte die neu eingeführte Bodenseedampfschiffahrt, welche von 1825 ab bis Schaffhausen ausgedehnt wurde, zu rechnen.

Die hier in Frage kommenden Rheinzölle wurden erhoben:

in Baden: in Konstanz und an der Stiegener Enge;

in der Schweiz: in Gottlieben, Stein, Dießenhofen und Schaffhausen.

Außerdem forderte die Stadt Konstanz noch einen besonderen Brückenzoll wegen der Kosten der „Sicherheitsanstalten" an der dortigen Rheinbrücke, unter welcher sämtliche Schiffe auf dem Wege zum und vom Untersee und nach wie von Schaffhausen durchfahren mußten, so daß tatsächlich jedes Schiff zwischen Konstanz und Schaffhausen einen siebenfachen Zoll zu entrichten hatte. Waren diese Verhältnisse schon für die alte Segelschiffahrt drückend, so erwiesen sie sich äußerst lästig

[1]) Vergl. S. Ü. No. 37.

für die neue Einrichtung der Dampfschiffahrt und mag wohl die Rücksicht auf die Interessen der letzteren für die badische Regierung mitbestimmend gewirkt haben, in dem J. 1827 und wieder 1836 mit den betreffenden schweizerischen Behörden in Verhandlungen über bezügliche Erleichterungen zu treten. Allein dieselben führten zu keinem Resultate.

Hingegen belegte Baden selbst im J. 1836 die „Oblasten der Bauholzflöße", welche damals die verbündeten Dampfschiffahrtsgesellschaften in Konstanz und Lindau von Bregenz nach Schaffhausen schleppen ließen, mit einem neuen Zolle, und zwar von solcher Höhe, daß die Dampfschiffahrtsgesellschaften diese Floßtransporte aufgeben mußten.[1])

Die außerordentliche finanzielle Belastung der Dampfschiffahrt durch die Gesamtheit der damaligen Rheinzölle mag aus der Tatsache erhellen, daß die Gesellschaft in Lindau allein im J. 1847 die Summe von 16530 fl. hiefür auslegte. Und dabei ertönten allenthalben Klagen, daß für die gute Instandhaltung des Wasserweges, wofür diese hohen Zölle gefordert wurden, nichts geschehe; namentlich gegen den Zustand der sog. Sicherheitsanlagen bei der Konstanzer Rheinbrücke richteten sich diese Klagen und wurden dieselben mehrfach ironischer Weise mit der zutreffenderen Bezeichnung „Unsicherheitsanlagen" belegt. Dazu bot die Zollstelle an der Stiegener Enge die besondere Schwierigkeit, daß jedes Fahrzeug in der dort herrschenden strudelartigen Strömung bei Meidung empfindlicher Zollstrafen zur Abwicklung des Zollgeschäftes anlegen mußte.[2])

Das J. 1850 brachte die Neuerung, daß die Schweiz infolge ihrer neuen Zollgesetzgebung die seitherigen schweizerischen Rheinzölle vom 1. Februar d. J. ab aufhob. Etwa um die gleiche Zeit trat der Schweizerische Bundesrat in die mehrfach angedeuteten Verhandlungen mit den Regierungen der übrigen Uferstaaten über die gleichmäßige Regelung der gesamten Bodenseeschiffahrt und liegt die Annahme nahe, daß in dem einen wie in dem anderen Falle die Rücksichtnahme auf die Förderung der eben damals gegründeten ersten schweizerischen Dampfschiffahrtsanstalt, der älteren Schaffhausener Gesellschaft, mitbestimmend war. Diese Rücksichtnahme war es auch, welche den Schweizerischen Bundesrat im Retorsionswege am 1. August 1852 die schweizerischen Rheinzölle speziell

---

[1]) Später fanden, namentlich seitens der Konstanzer Gesellschaft, wieder bedeutende Floßtransporte auf der Rheinstrecke bis Schaffhausen statt. Ob und inwieweit denselben eine nachträgliche Ermäßigung der betreffenden Zollsätze zukam, ist aus den Quellen nicht zu ersehen.

[2]) So wurde beispielsweise in einem Falle gegen einen Kapitän eines Dampfbootes der Lindauer Gesellschaft wegen Nichtanhaltens an der Stiegener Zollstelle eine Geldstrafe von 100 fl. verhängt.

der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau gegenüber wieder aufleben ließ, da die Dampfschiffe der Schaffhausener Gesellschaft im Hafen von Lindau fortgesetzt an den bayerischen Fiskus die normalen Abfuhrgelder zu entrichten hatten. Die Erhebung staatlicher Rheinzölle, als Retorsion gegenüber staatlichen Abfuhrgeldern, beide zu Lasten von privaten Dampfschiffahrtsanstalten, bildete eine neue und eigenartige Erscheinung auf dem Gebiete der Schiffahrtsabgaben im Bodenseeverkehre. Diese Erscheinung verschwand wieder, als infolge des mehrfach berührten schweizerisch-bayerischen Staatsvertrages von 1853 über die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse auf dem Bodensee (Anlage XIV) die Abfuhrgelder im schweizerisch-bayerischen Bodenseeverkehre überhaupt aufgehoben wurden und hierauf der Schweizerische Bundesrat das ausnahmsweise Wiederaufleben der schweizerischen Rheinzölle gegenüber der Lindauer Gesellschaft mit Wirkung vom 10. April 1854 wieder außer Kraft setzte.

Die schweizerischen Rheinzölle schienen hiemit überhaupt endgültig beseitigt und erübrigten nur noch die badischen, welche allerdings bereits im J. 1850 eine weitere, für die Dampfschiffahrt unerfreuliche Erhöhung erfahren hatten. Sie bestanden in dieser Höhe bis zum J. 1858, in welchem auch sie aufgelassen wurden. Bestimmend für diese Auflassung war der gleiche Grund, wie für die in ebendiesem Jahre erfolgte Wiederaufhebung der von der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft zeitweise neubelebten Abfuhrgelder für Personen in Konstanz, nämlich die mit Verödung des Wasserweges zwischen Schaffhausen und dem Obersee drohende Konkurrenz der Eisenbahnlinie Schaffhausen—Winterthur—Romanshorn. [1])

So fielen die letzten den Bodensee berührenden Rheinzölle infolge der Entwicklung der Eisenbahnen am See und erloschen dergestalt die beiden in die Zeiten der Dampfschiffahrt hereinragenden Gattungen altherkömmlicher Schiffahrtsabgaben auf dem Bodensee und dem Rheine bis Schaffhausen, die Abfuhrgelder und die Rheinzölle, ziemlich gleichzeitig zu Ende der fünfziger, beziehungsweise zu Anfang der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts. [2])

---

[1]) Wann der städtische Brückenzoll in Konstanz aufgelassen wurde, vermochte ich nicht zu erheben. Jedenfalls mit Entfernung der städtischen Rheinbrücke daselbst, deren Verkehr der im J. 1863 eröffneten dortigen Eisenbahnbrücke über den Rhein mitübertragen wurde.

[2]) Eine eventuelle Einführung neuer Schiffahrtsabgaben auf den deutschen natürlichen Wasserstraßen, wovon in neuester Zeit mehrfach die Rede ist, und unter welchen jedenfalls nur neue Wasserzölle, ähnlich den vorstehend erörterten alten Rheinzöllen, verstanden werden könnten, vermöchte sich auf den Bodensee und Rhein bis Schaffhausen mit Rücksicht auf die dortselbst obwaltenden internationalen Verhältnisse wohl kaum zu erstrecken.

* IV. Kapitel.

Die allgemeinen schiffahrtspolizeilichen Vorschriften für den Bodensee.

Zur Zeit der alten Segelschiffahrt erfolgte die polizeiliche Ordnung des Schiffahrtswesens auf dem Bodensee in den einzelnen größeren Uferorten durch die dortigen zuständigen Behörden stets im Zusammenhange mit den Einrichtungen der am Platze befindlichen Schifferzünfte. Dabei kam, wie bereits bemerkt, dem sog. „Lindauer Schifferrecht" eine besondere Bedeutung zu, so daß dasselbe vielfach vorbildlich auch für die anderen Uferorte wurde. Dergestalt und bei dem weiteren Umstande, daß in einzelnen Fällen auch von mehreren beteiligten Obrigkeiten zusammen gemeinsame einschlägige Edikte erlassen wurden, bildeten sich schon damals gewisse einheitliche schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den ganzen See heraus.

Infolge der tiefgreifenden Umgestaltung der politischen Verhältnisse am Bodensee zu Anfang des 19. Jahrhundertes verschwanden auch diese alten Vorschriften und traf nunmehr jeder der fünf Uferstaaten seinerseits die notwendigsten polizeilichen Maßnahmen bezüglich der im allgemeinen sehr zurückgegangenen Schiffahrt für sein Gebiet. Von einheitlichen derartigen Bestimmungen für den ganzen See war damals keine Rede.

Als nun, hauptsächlich infolge der Einführung und Ausbreitung der Dampfschiffahrt auf dem See, ein stetig wachsender Aufschwung der Schiffahrt auf demselben überhaupt erfolgte, nahmen die Regierungen der einzelnen Uferstaaten Veranlassung, ihre Spezialverfügungen über das Schiffahrtswesen, darunter auch in polizeilicher Hinsicht, ausführlicher und eingehender zu gestalten und mag in dieser Richtung speziell auf das von der bayerischen Regierung erlassene, bereits erwähnte „Reglement für den Hafen von Lindau, vom 13. März 1843" hingewiesen sein.[1]) Allein bald ließ die Ausbreitung der Dampfschiffahrt die Einführung übereinstimmender internationaler schiffahrtspolizeilicher Vorschriften in allen Uferstaaten wünschenswert erscheinen. Die Anbahnung solcher Vorschriften lag mit in der Absicht jener bereits mehrfach erwähnten Einladung, welche der Schweizerische Bundesrat um das J. 1850 wegen gemeinsamer Regelung der Verhältnisse der gesamten Bodensee-

[1]) Vergl. S. Ü. No. 38, S. 1844 und Anlage XII.

schiffahrt an die Regierungen der übrigen Uferstaaten ergehen ließ. Die bezüglichen Verhandlungen aber führten, wie ebenfalls bereits mehrfach erörtert, vorerst nur zu dem speziellen schweizerisch-bayerischen Staatsvertrage vom 2. Mai 1853 (Anlage XIV), und auch dieser Vertrag regelte zunächst nur die kommerziellen, nicht die polizeilichen Punkte des gegenseitigen Schiffahrtsverkehres der vertragsschließenden Staaten. Die endliche gleichmäßige Regelung der schiffahrtspolizeilichen Bestimmungen für den gesamten Bodenseeverkehr erfolgte vielmehr erst in den gleichfalls schon öfter genannten Staatsverträgen zwischen den sämtlichen Uferstaaten, welche als J. S. H. O. für den Bodensee (Hauptbecken) vom 22. September 1867 und „Gemeinsame Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee ꝛc." vom 28. gl. M. ebenmäßig am 1. März 1868 in Geltung traten und, wie in verschiedenen anderen Beziehungen, so auch in schiffahrtspolizeilicher Hinsicht sich als ein wesentlicher und wertvoller Fortschritt für die gesamte Bodenseeschiffahrt darstellten.

Die V. D. V., dankbar für die Gewähr erhöhter Sicherheit ihres Dienstes, welche durch die J. S. H. O. geboten wurde, bemühten sich stetig, auf Grund ihrer fortschreitenden Erfahrungen, letztere insoweit zu ergänzen und auszugestalten, als dieses im Rahmen der positiv gegebenen Staatsverträge tunlich erschien. Indessen ließ der ständig an Ausdehnung gewinnende Dampfschiffverkehr nach Umfluß von zwei Jahrzehnten seit Vereinbarung jener beiden Staatsverträge erkennen, daß die in denselben enthaltenen Vorschriften für die Sicherheit des Fahrdienstes, namentlich hinsichtlich des gegenseitigen Ausweichens der Schiffe, den nunmehr gegebenen Bedürfnissen nicht mehr genügten und daß eine Revision derselben notwendig sei. Diese Notwendigkeit wurde auch in dem schriftlichen Gutachten betont, welches die nach dem verhängnisvollen Zusammenstoße des österreichischen Dampfschiffes „Austria" und des bayerischen Dampfschiffes „Stadt Lindau" vom 8. Oktober 1887 — wobei die „Stadt Lindau" sank — von bayerischer Seite zur Untersuchung des Falles einberufene „Internationale Kommission unparteiischer Sachverständiger" erstattete.

Die V. D. V., seit dem J. 1885 als förmlicher Verband organisiert, beriefen deshalb zur Erörterung der Frage der Revision der J. S. H. O. auf den 5. Mai 1888 eine V. D. V.-Kfz. nach Bregenz. In derselben wurde nach dreitägiger Beratung beschlossen, daß von den V. D. V. der Entwurf einer neuen, hinsichtlich der Sicherheitsvorschriften für den Schiffsverkehr den gesteigerten Anforderungen der Neuzeit entsprechenden J. S. H. O. gemeinsam aufzustellen und von jeder einzelnen Dampfschiffahrtsverwaltung der ihr vorgesetzten Staatsregierung mit der Bitte vorzulegen sei, auf Grund dieser Vorlagen

mit den übrigen beteiligten Regierungen in diplomatische Verhandlungen über die Revision der bestehenden J. S. H. O. nach Maßgabe dieses Entwurfes treten zu wollen. Nachdem hierauf eine zum Zwecke der detaillierten Fassung dieses Entwurfes aufgestellte besondere Kommission ihre Arbeit beendet hatte, erfolgte dessen Schlußredaktion auf der V. D. V.-Kfz. zu Friedrichshafen vom 9.—12. Juli 1889.

Die von den Regierungen der fünf Uferstaaten auf Grund des genannten Entwurfes eingeleiteten Verhandlungen führten zu den auf einer Konferenz von Regierungsvertretern zu Bregenz am 6. Mai 1892 gefaßten sog. „Bregenzer Vereinbarungen". Dieselben lauteten in der Hauptsache: Die J. S. H. O., als solche, bleibt in Geltung. Die den Bedürfnissen des gesteigerten Verkehres nicht mehr genügenden Vorschriften derselben über die Fahrsicherheit werden durch anderweitige in eben genannter Konferenz festgesetzte Bestimmungen ersetzt, welche jede einzelne Regierung für sich als landesherrliche Verfügung veröffentlicht. Diese erste Revision der J. S. H. O. trat in allen Uferstaaten gleichmäßig am 1. März 1893 in Kraft.

Die V. D. V. ließen sich angelegen sein, die neuen Vorschriften, soweit in ihrer Zuständigkeit gelegen, durch spezialisierende Vollzugsbestimmungen weiter auszugestalten, hatten dabei aber mit Schwierigkeiten insofern zu kämpfen, als sich die einzelnen Verwaltungen über den für die Ausweichregeln der Schiffe überhaupt besonders wichtigen Begriff der „Segelschiffe" nicht zu einigen vermochten.

Eine weitere Konferenz von Vertretern der Regierungen der sämtlichen Uferstaaten, abgehalten zu Bregenz am 30. Juni 1895, befaßte sich mit der Präzisierung dieses strittigen Begriffes und sonstigen Ergänzungen der revidierten J. S. H. O. vom 1. März 1893. Die Beschlüsse dieser Konferenz führten zu der zweiten Revision der ursprünglichen J. S. H. O., welche in der gleichen Form, wie die erste durchgeführt und in allen Uferstaaten gleichmäßig am 1. Februar 1895 in Vollzug gesetzt wurde. Der Begriff der „Segelschiffe" wurde dahin präzisiert, daß als solche alle Schiffe verschiedener Größe anzusehen seien, welche zur Fortbewegung in der Regel sich der Segel bedienen und dementsprechend eingerichtet sind, sowie jene, welche in einem gegebenen Falle unter Segelanwendung fahren. Auch enthielt diese zweite Revision Bestimmungen über die Schiffsbeförderung von gefährlichen Stoffen (Sprengstoffen, feuergefährlichen, giftigen und ätzenden Stoffen) auf dem Bodensee.

Inzwischen vermehrten sich, infolge des allgemeinen Verkehrsaufschwunges, die Segelfrachtschiffe auf dem Bodensee auffällig und modernisierten sich dieselben in der Weise, daß in den meisten derselben

zur Unterstützung der Segelkraft Motoren (Petroleum-, Benzin- oder Gasmotoren mit 4—5 Pferdekräften) eingesetzt wurden.[1])

Diese Segel-Motor-Schiffe durchkreuzten, schwerbeladen mit Steinen u. dgl., und hienach unfähig zu schnellen Seitenbewegungen, wie solche das Ausweichen erfordert, bei Tag und Nacht, ohne bekannten festen Kurs den See und behinderten vielfach die regelmäßigen Dampfschiffkurse. Ja, sie wurden, da sie bei Nacht und Nebel oft die gleichen Lichtsignale wie die Dampfschiffe führten und deshalb von den wirklichen Dampfschiffen aus der Ferne für ebensolche angenommen wurden, dabei aber sich nicht an die für die Dampfschiffe gegebenen Ausweichregeln hielten und zugleich der akustischen Signale zur Verständigung mit den Dampfschiffen entbehrten, allmählich zu einer direkten Sicherheitsgefährdung für die letzteren.

Gegenüber diesen unhaltbaren Zuständen nahmen die V. D. V. energisch Stellung und beschlossen auf einer V. D. V.-Kfz. zu Konstanz am 13. August 1896, daß jede einzelne Verwaltung ihrer vorgesetzten Regierung eine auf dieser Konferenz endgültig festgestellte bezügliche Denkschrift mit der Bitte um gemeinsame Intervention der sämtlichen Regierungen unterbreiten solle.

Daraufhin fand am 8. April 1899, ebenfalls in Konstanz, eine Konferenz von Vertretern der Regierungen statt, welche sich mit dieser Frage, aber auch zugleich mit einer durchgehenden Revision der J. S. H. O., in ihrer damaligen Gestaltung vom 1. Februar 1895, überhaupt befaßte. Durch die auf dieser Konferenz gefaßten Beschlüsse wurden die Verhältnisse des Motorenbetriebes auf dem See in einer dessen Gefährlichkeit für den gesamten Schiffsverkehr tunlichst beschränkenden Weise geregelt und zugleich anderweitige, die Schiffahrtspolizei auf dem See betreffende Vorschriften genauer präzisiert. In formeller Hinsicht wurde vereinbart, daß die gefaßten Beschlüsse auch

---

[1]) Die Eigentümer der Segel-Motor-Schiffe vereinigten sich zu einem bezüglichen internationalen Verbande mit allgemein verbindlichen Frachtsätzen. Die Anzahl der betreffenden Schiffe war im J. 1900 im ganzen 40, wovon 15 der Schweiz, 15 Baden, 5 Württemberg (Langenargen) und 5 Österreich angehörten. Eines der schweizerischen Schiffe ist aus Eisen, die übrigen sind aus Holz erbaut. Der Sitz des Verbandes war zuerst in Arbon und ist nun in Zürich. Die Gesamtverfrachtung aller bezüglichen Schiffe beträgt in einem Jahre durchschnittlich 300000 Tonnen, die Gesamttransporteinnahme in der gleichen Zeit etwa 644000 Fr. Die Fracht besteht in der Hauptsache aus Baumaterialien verschiedener Art, wozu noch einiges Getreide und Obst kommt. Vergl. S. Ü. No. 6. S. 302, ferner S. Ü. No. 41. Daß der Motorenbetrieb auch Gefahren für die Motorschiffe selbst mit sich bringt, erhellte neuerdings aus der Tatsache, wonach ein solches Schiff am 5. November 1903 in der Nähe von Langenargen infolge Platzens einer Röhre an der Motoreinrichtung in Brand geriet und samt Ladung sank.

diesesmal von jeder einzelnen Regierung als landesrechtliche Vorschriften für ihr Gebiet, mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1900 ab, zu veröffentlichen seien.

Hand in Hand mit den oben erörterten dreimaligen Revisionen der J. S. H. O. für den Bodensee (Obersee und Überlinger-See) vom 22. September 1867 gingen jedesmal auch die ebenmäßigen Revisionen der „Gemeinsamen (badisch-schweizerischen) Schiffahrts- und Hafenordnung für den Untersee ꝛc." vom 28. gl. M.

Die Fassung, welche durch die Beschlüsse der Konferenz der Regierungsvertreter in Bregenz vom 8. April 1899 die Gesamtheit der seit 1. Mai 1900 in Geltung stehenden einschlägigen Vorschriften erhalten hat, zerfällt sowohl einerseits für den Obersee und Überlinger-See, als anderseits für den Untersee und Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen in je zwei Teile, nämlich:

I. In Kraft bleibende Bestimmungen der beiden bezüglichen Staatsverträge vom September 1867, und

II. Revidierte Bestimmungen dieser Staatsverträge, laut Vereinbarung vom J. 1899.

Für diese Gesamtheit der zur Zeit gültigen Bestimmungen wurde neuerdings die Kollektivbenennung „Allgemeine Schiffahrtspolizeiliche Vorschriften für den Bodensee, den Untersee und den Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen" angewendet.[1])

---

* V. Kapitel

Das Post- und Telegraphenwesen im Bodenseeverkehre.

Die Post, wie man kurzweg jene Anstalt benennt, welche von Anbeginn des menschlichen Verkehres auf weite Entfernung die regelmäßige Vermittlung dieses Verkehres übernahm, wurde bald in fast allen Ländern als ein Regal angesehen, das entweder von der Staatsgewalt selbst ausgeübt oder von derselben zur Ausübung verpachtet wurde. Im übrigen erhielt dieselbe in den verschiedenen Ländern eine verschiedenartige Ausbildung. Am Bodensee gestaltete sich die Post in den letzten Jahrhunderten dahin, daß sie auf deutscher Seite zumeist in den Händen des im Reiche mit dem Postregale belehnten fürstlichen Hauses Thurn und Taxis,[2]) auf schweizerischer Seite aber in den Händen

[1]) Vergl. S. Ü. No. 42.
[2]) Vergl. S. Ü. No. 33.

der einzelnen angrenzenden Kantone ruhte, welche dieselben in verschiedenen Formen zur Ausübung gelangen ließen.[1]) Zu dem eigentlichen Seeverkehre hatte die Post in zweifacher Hinsicht Beziehungen, indem sie einerseits durch ihre reitenden und fahrenden Kurse den Fernverkehr zu und von dem See vermittelte und anderseits die Segelschiffahrt auf dem See selbst als Verkehrsmittel für ihre über denselben sich erstreckenden Kurse benützte.

Mit den zu Anfang des 19. Jahrhunderts an dem deutschen Ufer des Bodensees erfolgten territorialen Änderungen trat auch eine solche im Bestande der Postanstalten ein. Bayern, Württemberg und Baden, welche zusammen in den Besitz des Territoriums des aufgeteilten ehemaligen Schwäbischen Kreises gelangt waren, hoben die Taxis'sche Post in den ihnen zugefallenen Landesteilen auf und führten daselbst ihre eigenen neugeschaffenen Landesposten ein und zwar Württemberg schon 1806, Bayern 1808 und Baden 1811. Desgleichen gliederte Bayern während seines zeitweiligen Besitzes von Tirol und Vorarlberg von 1806—1814 das dortige Postwesen, unter Ausschaltung des Hauses Thurn und Taxis, seinen eigenen Landesposten an. In der Schweiz blieben zunächst noch die kantonalen Posten bestehen.[2])

Im weiteren Verlaufe des 19. Jahrhunderts griffen mehrfache Veränderungen in dem oben dargelegten Stande des Postwesens der Bodenseeuferstaaten Platz.

Mit der Rückgabe Tirols von Bayern an Österreich im J. 1814 trat dortselbst an Stelle der bayerischen die österreichische Staatspostanstalt.

Württemberg übertrug sein Postwesen von 1819—1851 aufs neue an das fürstliche Haus Thurn und Taxis, nahm dasselbe jedoch vom 1. Juli 1851 ab wieder in den Staatsbetrieb zurück, in welchem es seitdem unverändert besteht.

Die Schweiz zentralisierte durch ihre Verfassungsrevision vom J. 1848 das gesamte eidgenössische Postwesen als einheitliche Bundesanstalt, welche Eigenschaft dasselbe bis in die Gegenwart fortbesitzt. Durch das Bundesgesetz vom 2. Juni 1849 wurde das schweizerische Postregal genau bestimmt und knüpfte sich an dieses Gesetz in der Folge

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 32.

[2]) In der Schweiz besaß schon seit längerer Zeit und insbesondere seit Anfang des 19. Jahrhunderts der Kaufmannsstand einen förderlichen Einfluß auf das Postwesen. So hauptsächlich auch in den Kantonen St. Gallen und Zürich, dessen Postanstalt damals als die beste unter allen kantonalen Postanstalten galt. Dieselbe versah bis zur Zentralisierung des gesamten schweizerischen Postwesens im J. 1848 im Vertragswege auch den Postdienst des Kantons Thurgau. Der Kanton Schaffhausen hatte vor dieser Zentralisierung sein Postwesen zeitweise an das fürstliche Haus Thurn und Taxis verpachtet.

eine Reihe von bundesrätlichen Regulativen und Verordnungen „über Postkonzessionen", welche die Dampfschiffahrt entweder mitberührten oder ausschließlich betrafen, und deren Vollzug mehrfach zu Konflikten zwischen dem schweizerischen Postdepartement und den schweizerischen Dampfschiffahrtsanstalten führte.

Auch die Verfassung des im J. 1871 neugegründeten Deutschen Reiches zentralisierte das Postwesen des Reichsgebietes als einheitliche Reichsanstalt und beließ von allen zum Reiche gehörigen Staaten nur Bayern und Württemberg ihre eigenen Landesposten. Jene Badens hingegen ist in die neue Deutsche Reichspost aufgegangen, wobei die Zuteilung der am Bodensee gelegenen badischen Landesteile an den Bezirk der in Konstanz errichteten Kaiserl. Oberpostdirektion erfolgte.

Hiemit wurde ein ganz neuer Faktor in den Bodenseeverkehr eingeführt.

Es sind also in der Gegenwart Österreich, Bayern und Württemberg im Besitze eigener Landesposten, während in der Schweiz die Eidgenössische Bundespost besteht und Baden der Deutschen Reichspost angegliedert ist.

Die Post erkannte sofort mit Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee die großen Vorteile, welche für sie aus der Regelmäßigkeit dieses neuen Verkehrsmittels gegenüber den durch verschiedene Verhältnisse bedingten Schwankungen der alten Segelschiffahrt geboten wurden. Unverweilt trat sie in nähere Beziehungen zur Dampfschiffahrt, indem sie letztere vertragsweise für ihre Dienste in Anspruch nahm. Allein bei der beschränkten Leistungsfähigkeit der Dampfschiffahrt in den ersten Zeiten ihres Bestehens war es für dieselbe schwer, die an sie herantretenden an und für sich gerechtfertigten Ansprüche der Post hinsichtlich der Promptheit, Schnelligkeit und Ausdehnung des Dienstes für postalische Zwecke zu erfüllen. Es fehlte deshalb nicht an Reibungen, welche für die alten Dampfschiffahrtsgesellschaften manche mißliche Situationen, insbesondere in der Richtung der Unzureichendheit ihres Schiffsparkes für den Postdienst, mit sich brachten. So kam es, daß die Gesellschaften zu Konstanz und zu Lindau schon sehr frühzeitig an die Erstellung eigener kleiner Postdampfer dachten, dann daß der Kanton St. Gallen und hinwiederum die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung für sich die Erbauung solcher Dampfer beabsichtigten. Allein alle diese außerordentlichen Maßnahmen unterblieben, und es gelang den alten Gesellschaften, im Wege fortschreitender Vermehrung ihrer Schiffe, den gesteigerten Ansprüchen der Postanstalten zu genügen. Allerdings erhielten die Gesellschaften hiebei von den letzterwähnten Anstalten vielfache Unterstützungen. Die weitgehendste davon war wohl die Übernahme der Hälfte sämtlicher Aktien der Ge-

sellschaft zu Lindau durch das bayerische Postärar zum Zwecke der Versorgung der Gesellschaft mit Geldmitteln für Vermehrung ihres Schiffsparkes.

Mit der Zeit regte sich in der Schweiz die nationale Empfindung darüber, daß die schweizerische Bodenseepost lediglich auf die Dienste der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften angewiesen erschien. Diese Empfindung hatte bereits den erwähnten, allerdings erfolglosen Bestrebungen nach Erstellung eines eigenen St. Gallischen Postdampfers im J. 1838 mit zu Grunde gelegen. Ungleich deutlicher und nachdrucksvoller trat aber dieselbe in dem Gründungsprogramme der älteren Dampfschiffahrtsgesellschaft in Schaffhausen zu Tage und erreichte letztere mit ihrer im J. 1851 erfolgten Betriebseröffnung die Erfüllung ihres Wunsches der Beförderung der schweizerischen Post auf schweizerischen Dampfern, ein Verhältnis, das späterhin durch die Schweizerische Nordostbahn weitere Ausbildung erfuhr. Die österreichische Post hingegen findet erst seit der im J. 1884 erfolgten Einführung einer besonderen österreichischen Dampfschiffahrt Beförderung auf einheimischen Dampfern.

Die Inanspruchnahme der Dampfschiffahrt für postalische Zwecke setzte von Anfang an eine zweifache Regelung voraus, nämlich einerseits die von Uferstaat zu Uferstaat über die Grundlagen des zwischenstaatlichen Postverkehres und anderseits jene zwischen den einzelnen Postanstalten und Dampfschiffahrtsunternehmungen über die Modalitäten der Dienstleistungen der letzteren für die ersteren. Die Regelung der Grundlagen des zwischenstaatlichen Postverkehres erfolgte von jeher durch Verträge der betreffenden Postanstalten unter sich. Nachdem solche Verträge früher seitens der einzelnen Postanstalten nur immer mit jenen der unmittelbar benachbarten Länder vereinbart worden waren, brachte das J. 1850 den Abschluß des alle Staaten des damaligen Deutschen Bundes und die ganze Österreichische Monarchie umfassenden deutsch-österreichischen Postvereinsvertrages, der auch noch nach Auflösung des Deutschen Bundes in modifizierter Form in Kraft blieb. Damit waren für alle Uferstaaten des Bodensees mit Ausnahme der Schweiz gleichmäßige Grundlagen für den gegenseitigen postalischen Verkehr erzielt. Im J. 1878 kam sodann der Weltpostvertrag zwischen allen Kulturstaaten der Erde zu stande. Er schuf gleichmäßige Grundlagen für alle diese Staaten, also auch für die sämtlichen Uferstaaten des Bodensees; dieselben bestehen heute noch.[1])

Die Modalitäten der Dienstleistung der Dampfschiffahrt wurden durch Übereinkommen zwischen den Postanstalten und Dampfschiffahrtsanstalten geregelt. Form und Inhalt dieser Übereinkommen waren naturgemäß jeweils durch das Verhältnis bedingt, in welchem beide überein-

[1]) Vergl. S. Ü. No. 31, S. 263.

kommende Anstalten zu einander standen. Anders lag dabei die Sache, als die Dampfschiffahrt noch in den Händen von Privatgesellschaften ruhte, welche den Posttransport vom lukrativen Standpunkte aus betrachteten, anders liegt sie da, wo nunmehr die Post und die Dampfschiffahrt Anstalten des gleichen Staates sind und zur Erfüllung der Verkehrsaufgabe desselben bestimmungsgemäß zusammenzuwirken haben.

Eine Aufführung der einzelnen, vom geschichtlichen Standpunkte aus bemerkenswerteren Übereinkommen über die Postbeförderung auf dem Bodensee würde zu weit führen und dürfte unterbleiben können.

Von besonderer Bedeutung für die Post waren ebenfalls von je die gegenseitigen Anschlüsse zwischen der Dampfschiffahrt und den am See mündenden Eisenbahnen, nachdem letztere für den Fernverkehr zu und von dem See zum Transportmittel der Post geworden sind. In diesem Sinne entsendete das schweizerische Postdepartement schon sehr frühzeitig jeweils einen Vertreter zu den Konferenzen der Dampfschiffahrtsanstalten über Erstellung der gemeinsamen Fahrordnungen und nimmt ein solcher Vertreter heute noch teil an den bezüglichen Verhandlungen der V. D. V.-Kfzn.

Die Besorgung des postalischen Dienstes auf den Dampfschiffen während der Fahrt geschieht entweder durch turnusgemäß mitfahrendes Postpersonal der einzelnen Uferstaaten oder durch die Kapitäne, beziehungsweise Kassiere der Dampfschiffe selbst, als funktionierende „Seepostkondukteure". [1])

In den letzten Jahrzehnten wurde fast allenthalben und insbesondere auch in den sämtlichen Uferstaaten des Bodensees das Telegraphenwesen mit dem Postwesen vereinigt. Gleichwie hinsichtlich des Postwesens erfolgte auch hinsichtlich des Telegraphenwesens eine einheitliche Regelung der Grundsätze für einen weiten Kreis von Ländern und zwar durch den Internationalen Telegraphenvertrag vom J. 1875.

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 34. Hinsichtlich der praktischen Ausübung des Postdienstes auf dem Bodensee bestand, veranlaßt durch die unausgesprochenen internationalen Verhältnisse auf demselben, längere Zeit Unklarheit über die Frage: mit welchen Marken die Briefe zu frankieren seien, die von den Reisenden in die Briefkästen der auf der Fahrt befindlichen Schiffe eingelegt werden. Philatelisten lösten diese Zweifelsfrage in ihrem Sinne dadurch, daß sie den aufzuklebenden Frankaturbetrag womöglich aus Marken aller Uferstaaten zusammensetzten. Durch eine Vereinbarung der Postanstalten aller dieser Uferstaaten wurde indessen die Zweifelsfrage im J. 1900 dahin geordnet, daß jeweils nur die Marken einer der beteiligten Postanstalten verwendet werden dürfen, und ist mit dieser Regelung jene philatelistische Übung beseitigt.

Demnach bestehen in sämtlichen Uferstaaten des Bodensees die gleichen Grundlagen für den zwischenstaatlichen Telegraphendienst.[1])

Auch zwischen dem Telegraphenwesen und der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee entstanden bald Beziehungen. Indessen ist das Verhältnis zwischen der Dampfschiffahrt und dem Telegraphenwesen gerade das umgekehrte, wie jenes zwischen der Dampfschiffahrt und der Post. Denn bei letzterem wird von der Post die Dampfschiffahrt als ihr Verkehrsmittel, bei ersterem hingegen von der Dampfschiffahrt der Telegraph als Verständigungsmittel in Anspruch genommen.

Welche Wichtigkeit der telegraphischen Verständigung der einzelnen beteiligten Faktoren im Betriebsdienste der Bodenseedampfschiffahrt zukommt, erhellt aus der Tatsache, daß die V. D. V., als sich der ungehinderten Beförderung ihrer „Schiffahrtstelegramme" auf der im Besitze der damaligen Vereinigten Schweizerbahnen befindlichen Telegraphenlinie Rorschach—St. Margarethen Hindernisse entgegenstellten, im J. 1896 mit der Absicht umgingen, auf dieser Linie eine eigene Telegraphenleitung für ihren ausschließlichen Gebrauch herstellen zu lassen. Jedoch erfolgte die Begleichung der Sache inzwischen auf anderem Wege.[2]) Auch das mit dem Telegraphen überall verbundene neuere Fernverständigungsmittel, das Telephon, wurde für den Dienst der Dampfschiffahrt bereits in Verwendung genommen.

---

* VI. Kapitel.

Das Zollwesen im Bodenseeverkehre.

(Warenzölle).

Es wurde oben bei der Besprechung der alten „Rheinzölle" schon angedeutet, daß dieselben lediglich „Wasserweggelder" waren und sich von den eigentlichen Zöllen, d. i. Abgaben, welche von den auf dem Transporte befindlichen Waren nach deren Wert, Gewicht oder Umfang gefordert werden, wesentlich unterschieden. Diese Warenzölle werden von alters her zumeist an den Landesgrenzen beim Übergange der Waren von dem einen Gebiete in das andere erhoben und mußten hienach seit

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 31, S. 332.

[2]) Auch zwei submarine Telegraphenkabel zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Ufer befinden sich im Bodensee, nämlich die Linien Friedrichshafen—Romanshorn und Lindau—Rorschach. Die erstgenannte Linie stammt bereits aus dem J. 1854.

langem gerade am Bodensee, bei dem Angrenzen einer größeren Anzahl einzelner selbständiger Gebiete an denselben, von besonderer Bedeutung sein. Ein Rückblick auf die bezüglichen Verhältnisse in der Zeit vor der zu Anfang des 19. Jahrhunderts erfolgten und noch heute bestehenden Staatenneubildung am Bodensee würde zu weit führen. Für die gegenwärtige Darstellung genügt eine kurze Skizze der Entwicklung des Zollwesens von ebendieser Staatenneubildung ab bis auf die Gegenwart.

Damals stellte jeder der fünf Uferstaaten, die Schweiz als einheitlicher Staat genommen, ein besonderes, für sich bestehendes Zollgebiet mit eigener Zollgesetzgebung und strengem Zollabschlusse gegen jeden Nachbarstaat dar.

Die Schweiz und Baden, deren Gebiete von dem badischen Uferorte Immenstaad am Obersee bis nach Basel teilweise am Bodensee und Rheine sich gegenüber liegen, teilweise mit Hinüberragen über diese Wasserlinie sich unmittelbar berühren, fühlten früh das Bedürfnis einer ineinandergreifenden Regelung ihrer beiderseitigen Zollverhältnisse. Zu diesem Zwecke schlossen sie den schon erwähnten Zoll- und Handelsvertrag vom 26. Juni 1812, welchem später ein ähnlicher Vertrag vom 5. November 1826 folgte.

Auch Württemberg schloß am 25. Februar 1826 einen solchen Vertrag mit der Schweiz und dürfte bei dessen Abschlusse die seit dem J. 1824 im Gange befindlich gewesene württembergische Bodenseedampfschiffahrt von mitbestimmendem Einflusse gewesen sein.

Für die Zollverhältnisse zwischen den vier, im J. 1815 im Deutschen Bunde geeinigten Uferstaaten war zwar bereits durch den Art. 19 der Deutschen Bundesakte vom 8. Juni d. gl. J. eine einheitliche Regelung geplant, allein der Vollzug unterblieb.

Dafür bildeten sich im Norden und Süden Deutschlands vorerst engere Zollvereinigungen von mehreren deutschen Einzelstaaten, darunter am 18. Januar 1828 eine solche zwischen Württemberg und Bayern, welche naturgemäß auch für den Bodenseeverkehr zwischen diesen beiden Staaten Gültigkeit hatte. Aus dem Zusammenschlusse der erwähnten verschiedenen engeren Zollvereinigungen entstand im J. 1833 der Deutsche Zollverein, dessen Wirksamkeit am 1. Januar 1834 begann, dem aber einzelne deutsche Staaten erst später beitraten, darunter Baden. Letzteres betätigte seinen Beitritt am 1. Januar 1836, nahm dabei aber, wegen der eigentümlichen territorialen Verhältnisse am Bodensee, die Vorstädte Kreuzlingen und Paradies bei Konstanz, die Insel Reichenau und den Uferort Büsingen an der Rheinstrecke Stein—Schaffhausen vom Anschlusse an das Vereinszollgebiet aus. Österreich schloß sich dem Deutschen Zollvereine überhaupt nie an und verblieb nach wie vor als selbständiges

Zollgebiet. Es grenzten also vom J. 1836 ab an den Bodensee drei verschiedene Zollgebiete: der Deutsche Zollverein, Österreich und die Schweiz.

An die Stelle des Deutschen Zollvereines trat, infolge der politischen Umgestaltung Deutschlands, durch die Reichsverfassungsurkunde vom 16. April 1871, Art. 33 das Deutsche Reich als einheitliches „Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von gemeinschaftlicher Zollgrenze, mit Ausschluß weniger, wegen ihrer Lage zur Einschließung in die Zollgrenze nicht geeigneter Gebietsteile", darunter der oben aufgeführten badischen Plätze am Bodensee.

Die kommerziellen Beziehungen zwischen den einzelnen Zollgebieten überhaupt wurden seit längerer Zeit durch Zoll- und Handelsverträge der betreffenden Staaten geregelt. Der älteste solche von dem Deutschen Zollvereine abgeschlossene, die Bodenseegegend mitbetreffende Vertrag war jener mit Österreich vom 19. Februar 1853, zu dessen sicherer Durchführung in ebendieser Gegend noch eine besondere „Übereinkunft zwischen Bayern, Württemberg und Baden einerseits und Österreich anderseits wegen gemeinsamer Uberwachung der Bodenseegrenze gegen den Schleichhandel" vom 14. Mai 1854 vereinbart wurde.[1])

Die neuesten, heute noch in Geltung stehenden Zoll- und Handelsverträge zwischen den Uferstaaten sind folgende:

zwischen dem Deutschen Reiche und Österreich-Ungarn vom 6. Dezember 1891; dann

zwischen dem Deutschen Reiche und der Schweiz vom 10. gl. M.

zwischen Österreich-Ungarn und der Schweiz ebenfalls vom J. 1891.

Die Erneuerung dieser Verträge ist im Gange.

Die Zollgrenzen der drei in Rede stehenden Zollgebiete fallen am Hauptbecken des Bodensees mit den politischen Grenzen des Deutschen Reiches, der Österreichisch-Ungarischen Monarchie und der Schweiz zusammen. Diese politischen Grenzen sind aber in der Hauptsache, wie weiter oben schon dargelegt, die Uferlinien der betreffenden Staatenkomplexe längs der offenen kondominalen Wasserfläche des Hauptbeckens. Diese Wasserfläche selbst gehört keinem der drei Zollgebiete an und erscheint für jedes derselben vom Zollstandpunkte aus als Ausland. Einigermaßen anders gestaltet sind die Verhältnisse des Nebenbeckens, d. i. des Untersees und der beiden an denselben anschließenden Rheinstrecken Konstanz—Gottlieben und Stein – Schaffhausen, da hier die reale Teilung der betreffenden Wasserflächen durch den badisch-schweizerischen Staatsvertrag vom J. 1855, dann das Hinüberragen des badischen Gebietes über die Rheinstrecke Konstanz—Gottlieben und des schweizerischen

[1]) Vergl. S. Ü. No. 39, S. 426.

Gebietes auf das rechte Rheinufer, ferner der bereits beregte Ausschluß einiger kleiner badischer Landesteile von dem deutschen Zollgebiete in Betracht kommen.

Als Zollstraßen zum geregelten Zollverkehre zwischen den drei verschiedenen Zollgebieten über den See dienen die einzelnen Häfen nebst den hiezu besonders bestimmten Landungsplätzen und sind zu diesem Zwecke an jedem dieser Orte Zollbehörden eingerichtet, welchen die in allen Uferstaaten bestehenden uniformierten und bewaffneten Grenzzollwachen unterstützend zur Seite treten. Beim Vollzuge dieses Zolldienstes kommen die für die einzelnen größeren Häfen erlassenen lokalen Hafen- und Zollordnungen mit zur Anwendung.[1])

Nach diesen Vorschriften haben die Dampfschiffe bei ihrem Einlaufen in den Häfen oder Anlanden an den Landungsplätzen an genau bestimmten Plätzen anzulegen und zu löschen, während die auf diesen Schiffen befindlichen Reisenden sofort nach dem Aussteigen ihr Reisegepäck in den hiefür bestimmten Raum zur Zollrevision entweder selbst zu verbringen haben, oder verbringen lassen müssen. Auf die Notwendigkeit dieser Verbringung werden die Reisenden schon während der Fahrt durch entsprechende auf den Dampfschiffen selbst in deutscher, französischer und englischer Sprache angebrachte Plakate aufmerksam gemacht.

In neuerer Zeit wurde bei verschiedenen Dampfschiffkursen mit knapp bemessenen Anschlüssen an Eisenbahnkurse die Einrichtung getroffen, daß die Zollabfertigung des Reisegepäckes auf den Dampfschiffen selbst während der Fahrt durch mitfahrende Zollorgane betätigt wird. Diese Ausnahmefälle, welche sich zumeist auf die hohe Reisesaison beschränken, werden jeweils auf den Plakatfahrplänen der V. D. V. dem Publikum zur Kenntnis gebracht.

---

[1]) Eine Sammlung dieser einzelnen lokalen Hafen- und Zollordnungen besteht meines Wissens bis jetzt nicht.

Zweiter Teil.

Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee vor dem Erscheinen der Eisenbahnen an demselben im Jahre 1847.

I. Kapitel.

Die Zeit von 1817—1831.

1. Der erste Versuch, 1817, und die tatsächliche Einführung, 1824.

Die Dampfschiffahrt ist die ältere Zwillingsschwester der Eisenbahnen. Die beiden auf der Verwendung des Dampfes als Triebkraft für die Fortbewegung von Fahrzeugen beruhenden, modernen Verkehrsmittel traten nicht sogleich als fertige Erfindungen zu Tage, sondern entwickelten sich aus einfachen Anfängen heraus allmählich erst zu jener Gestaltung, welche ihre praktische Einführung in den Verkehr der Völker ermöglichte. Ihre heutige Vervollkommnung erhielten sie erst während ihres Gebrauches im Verkehre selbst durch die fortgesetzten Verbesserungen seitens der Fachleute aller Länder. So sehr die Verdienste dieser Verbesserer anzuerkennen sind, so gebührt doch das Hauptverdienst unstreitig jenen unvergeßlichen Männern, welche die beiden Erfindungen zu demjenigen Grade der relativen Vervollkommnung brachten, der seinerzeit deren tatsächliche Einführung in das Verkehrsleben möglich machte. Es sind dieses: für die Dampfschiffahrt der Amerikaner Robert Fulton und für die Eisenbahnen der Engländer Georg Stephenson.

Das erste Dampfschiff, erbaut von Fulton, einem Goldschmiede aus Pensylvanien, der sich viel mit fortbewegender Mechanik befaßt hatte, unternahm seine erste Fahrt auf dem Hudson am 3. Oktober 1807 und erlangte die neue Erfindung in Amerika rasch außerordentlichen Aufschwung und weite Verbreitung. Fulton selbst aber starb, nachdem er sein ganzes Vermögen seiner Erfindung geopfert hatte, im J. 1815 in tiefster Armut.[1]) Inzwischen hatte sich die Erfindung

[1]) Fulton bewarb sich im J. 1809 bei der bayerischen Regierung um ein Dampfbootprivilegium für die Donau ab Ulm. Die Sache kam bei den damaligen kriegerischen Zeitläuften nicht zur Ausführung. Andernfalls hätte Bayern den Vorrang mit der ersten Einführung der Dampfschiffahrt in Europa überhaupt erhalten, wie es solchen später mit der ersten Einführung der Lokomotiveisenbahn in Deutschland (Nürnberg—Fürth, 1835) sich erwarb.

nach Europa übertragen und wurde in England im J. 1812, in Rußland und in den Niederlanden im J. 1815, in Frankreich im J. 1816 und in Deutschland im J. 1817 (auf der Unterweser) je das erste Dampfboot in Betrieb gesetzt.[1])

Bereits in diese frühe Zeit fällt

der erste, mißglückte Versuch zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im J. 1817.

Derselbe wurde in Konstanz unternommen und bestehen über dessen Urheber und Verlauf zwei voneinander abweichende Überlieferungen. Meinerseits glaube ich der jüngeren Überlieferung folgen zu sollen, weil anzunehmen sein möchte, daß ihr neuere geschichtliche Erhebungen zu Grunde liegen.

Nach der jüngeren Überlieferung wurde der fragliche Versuch betätigt von einem gewissen Kaspar Bodmer aus Zürich, welcher zuerst als gelernter Müllerbursche wanderte, auf seinen Wanderungen sich einige Kenntnisse in der Mechanik erwarb und sich im J. 1815 in Konstanz niederließ. Unternehmungslustig, so wird erzählt, wandte er hier sein Augenmerk der damals für gewerbliche Zwecke rasch in Aufnahme kommenden Dampfmaschine zu und durch sein gefälliges Benehmen gelang es ihm, eine Aktiengesellschaft zum Betriebe einer Baumwollspinnerei, mittels Dampfkraft, zu gründen. Allein schon nach kurzer Zeit hatte das Unternehmen abgewirtschaftet und die Fabrik stand still. Bodmer indessen ließ sich nicht irre machen. Er plante nun, die Dampfkraft, der seine ganze Aufmerksamkeit galt, für die Schiffahrt auf dem Bodensee nutzbar zu machen, mit anderen Worten: das erste Dampfschiff auf diesem See ins Leben zu rufen. Der Gedanke war um so kühner, als Bodmer einerseits bei dem damaligen Stande der Dampfschiffahrt die Sache wohl kaum mehr als vom Hörensagen kannte und anderseits für seine Person völlig mittellos war. Trotz alledem ging er mutig ans Werk, und wieder glückte es ihm, eine Gesellschaft zu gründen, die ihm 20 000 fl. für seine Zwecke zur Verfügung stellte. Auch die auf Schloß Arenaberg bei Ermatingen

---

[1]) Nach einer Mitteilung soll bereits im J. 1817 auch zwischen Berlin und Hamburg auf der Spree, Havel und Elbe ein Dampfer bestanden haben, in kurzer Zeit aber wieder eingegangen sein. Die Mitteilungen über die ältesten Dampfboote in Europa sind überhaupt so unvollkommen und ungenau, daß es schwer ist, ein zutreffendes Bild hievon zu gewinnen.

am Untersee residierende vormalige Königin Hortense von Holland steuerte hiezu bei. Bodmer begab sich nun zunächst persönlich nach England, um sich nähere Kenntnisse im Schiffsbaue sowie im Wesen der Dampfmaschinen zu verschaffen und eine solche für das von ihm in Konstanz zu erstellende Dampfboot zu erwerben. Mit einigen englischen Arbeitern dorthin zurückgekehrt, begann Bodmer auf dem Schiffmacherplatze in Petershausen, nächst Konstanz, den Bau seines Schiffes aus schwerem Eichenholze, allein bei seinen mangelhaften Fachkenntnissen und seiner geringen finanziellen Sorgfalt ging dieser Bau nur langsam und stockend vor sich. Endlich war der Schiffskörper soweit fertig, daß derselbe — 70' lang und 18'—20' breit — am 17. September 1817 vom Stapel gelassen werden konnte. Der damalige Großh. Badische Regierungsdirektor von Hofer in Konstanz, welcher dem Unternehmen viel Interesse entgegengebracht zu haben scheint, hieb bei diesem Stapellaufe das mit Blumen umwundene Seil eigenhändig mit der Axt ab und unter dem Jubel einer hundertköpfigen Menge und schallender Musik glitt das Schiff rasch in den Rhein. Dort wurde es von kleinen Kähnen einigemal stromab- und stromaufwärts gezogen.

Bei diesem feierlichen Stapellaufe wurde das Schiff nach der jenesmaligen Großherzogin von Baden „Stephanie" getauft und wurde dieser Name in großen goldenen Buchstaben an demselben angebracht. Man wartete nur noch auf das Eintreffen der in England bestellten Maschine, um das Schiff vollständig fertig zu stellen und sodann dem Betriebe zu übergeben. Allein dieselbe traf niemals in Konstanz ein, weil deren englische Erbauer sie, mangels Zahlung von seite Bodmers, auf dem Transporte in Köln hatten mit Beschlag belegen lassen. Bodmer, von den Interessenten gedrängt, gelangte zu dem Auswege, in den Schiffskörper einstweilen die unbenützte Dampfmaschine der von ihm zuerst gegründeten, dann wieder eingegangenen Spinnerei einzusetzen. Als dieses geschehen, unternahm das Schiff mit geladenen Gästen an Bord, als Dampfer, seine erste Probefahrt nach Meersburg. Die Maschine erwies sich aber als zu schwach. Die Hinfahrt von Konstanz nach Meersburg dauerte 4 Stunden, die Rückfahrt konnte überhaupt nur unter Zuhilfenahme von 12 Mann Ruderern vor sich gehen.

Die Erregung der Aktionäre und insbesondere der Handwerksleute, die bei dem Baue des Schiffes mitgeholfen hatten und keine Bezahlung erhalten konnten, wuchs. Bodmer bereitete sich vor, der peinlichen Lage durch die Flucht zu entgehen und schickte zunächst seine Frau und Kinder nach Württemberg voraus. Dann lud er die Handwerksleute unter dem Vorgeben in ein Wirtshaus ein, sie dort be-

friedigen zu wollen. Nachdem er mit denselben gezecht, schlich er mit Hinterlassung seiner Kopfbedeckung aus ihrem Kreise fort, um rasch das Weite zu suchen. Allein sie merkten seine Absicht, eilten ihm nach und ließen ihm ihren Unwillen handgreiflich fühlen. Nach dieser dramatischen Schlußszene verschwand Bodmer aus Konstanz und verscholl. Die „Stephanie" aber lag einsam und verlassen am Pulverturme bei Konstanz, wobei der stets bereite Volkswitz diesen Namen in „Steh, fahr' nie!" verdrehte. Endlich wurde der Schiffskörper nach Herausnahme der Eisenteile zu Anfang des J. 1821 auf den Abbruch versteigert.[1]) So endete der erste Versuch zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee mit einem Mißerfolge. Bodmer, welcher denselben als einzelner Mann unternommen, besaß eben nicht die persönlichen Garantien und finanziellen Hilfsquellen, ebensowenig den notwendigen höheren Rückhalt, ohne welche die von ihm unternommene schwierige Aufgabe nicht erfolgreich gelöst werden konnte.

---

[1]) Die ältere Darstellung gab Graf Zeppelin (S. Ü. No. 1 c) im J. 1885, die jüngere Ruppert (S. Ü. No. 43) im J. 1890. Dabei spricht der erstere von einem George Bodmer, der letztere von einem Kaspar Bodmer. Indessen handelt es sich hiebei unzweifelhaft um ein und dieselbe Person. In der Hauptsache stimmen beide Darstellungen dahin überein, daß das Bodmer'sche Unternehmen an der wegen Zahlungsrückständen erfolgten Pfändung der für die „Stephanie" bestimmten Dampfmaschine auf dem Wege von England nach Konstanz scheiterte. Beide Darstellungen gehen aber hinsichtlich der Schilderung der Lebensumstände und des Charakters Bodmers wie auch der verschiedenen Phasen seiner Wirksamkeit in Konstanz auseinander. Zu bedauern ist, daß der sympathische Eindruck, welchen die ältere Darstellung des Grafen Zeppelin hinsichtlich Bodmers Persönlichkeit und Bestrebungen bot, unter der neueren Darstellung Rupperts leidet. Ähnliche historische Korrekturen durch neuere Forschungen sind ja in der Geschichte überhaupt nicht selten. Trotz allem verdienen die Bestrebungen Bodmers eine gewisse anerkennende Rückerinnerung in der Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt. Noch möge Erwähnung finden, was Schäffle (S. Ü. No. 44), welcher den Bodmer'schen Versuch im J. 1888, also vor dem Erscheinen der Arbeit Rupperts, nach Graf Zeppelins Angaben darstellt, dieser Darstellung seinerseits noch anfügt, indem er schreibt: „König Wilhelm von Württemberg hat, wie aus den Akten des Kgl. Württembergischen äußeren Ministeriums zu ersehen, die von Bodmer in England bestellte, aber nicht bezahlte Maschine, deren Theile bis nach Köln gekommen, aber auf Einschreiten der englischen Konstrukteure daselbst mit Beschlag belegt worden waren, durch das Ministerium des Auswärtigen für Württemberg 1820—1821 erwerben und beziehen lassen. Es ist nicht ersichtlich, ob diese Maschine benützt worden ist, oder ob sie das Schicksal der Unverwendbarkeit mit dem Schiffskörper in Konstanz getheilt hat. Für uns ist die Thatsache nur dadurch von Bedeutung, daß sie zeigt, wie man schon vier Jahre vor der ersten Dampfbootfahrt auf dem Bodensee sich zu Stuttgart lebhaft und praktisch damit befaßt hat". — Von einer Erregung des Schifferstandes über den Bodmer'schen Versuch im J. 1817, wie solche im nächsten Jahrzehnte gegenüber der Einführung der Dampfschiffahrt allenthalben zu Tage trat, ist auffallenderweise nirgends die Rede.

Zu einer solchen Lösung bedurfte es vielmehr des einmütigen Zusammenwirkens weitblickender, sachkundiger und kapitalkräftiger Männer und des Hinzutrittes werktätiger Unterstützung von maßgebendster Seite.

Der bald nach Bodmers Mißerfolge eingetretenen glücklichen Vereinigung dieser förderlichen Momente gelang

die tatsächliche Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee im J. 1824.

Schon im J. 1823 erhielt der Genfersee, als der erste Binnensee des Kontinents, ein Dampfboot. Diese frühe Einführung der Dampfschiffahrt auf dem genannten See war wesentlich das Werk des damaligen Konsuls der Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Bordeaux, namens Church. Dieser hatte Beziehungen zu dem Fabrikanten David Macaire d'Hogguer in Konstanz, dem Sohne des Hauptes der im J. 1785 in Konstanz eingewanderten sog. Genfer Kolonie, und wurde durch letzteren mit dem deutschen Buchhändlerfürsten Johann Friedrich Freiherrn von Cotta in Stuttgart, einem Manne, der vielseitig im öffentlichen Leben wirkte und sich der Gunst des Königs Wilhelm I. von Württemberg erfreute, persönlich bekannt gemacht. Church, der Schöpfer der Dampfschiffahrt auf dem Genfersee, bestärkte den bereits bestehenden Wunsch Macaires nach Einführung dieses neuen Verkehrsmittels auch auf dem Bodensee, Macaire gewann Cotta, den Förderer gemeinnütziger Bestrebungen, für das Vorhaben und letzterer wußte das dem Verkehrswesen, zumal dem des Bodenseegebietes, ohnedem längst zugewendete Interesse des Königs für den Plan in so hohem Grade zu beleben, daß dieser Herrscher sich entschloß, persönlich die Initiative zur Verwirklichung der Bodenseedampfschiffahrt zu ergreifen. Die Angelegenheit war von den drei tätigen Vorkämpfern Church, Cotta und Macaire dergestalt gedacht, daß in Württemberg eine durch das machtvolle und voranleuchtende Eingreifen des Königs zu bildende und fördernde Aktiengesellschaft den Betrieb von Friedrichshafen aus übernehmen, Cotta, auf Grund eines zu erwerbenden bayerischen Privilegiums, ein separates Dampfbootunternehmen mit dem Stützpunkte Lindau, Macaire hingegen, an der Hand eines zu erbittenden bezüglichen badischen Privilegiums, ein ebensolches Unternehmen mit dem Stützpunkte Konstanz ins Leben rufen sollte, während Church in der Hauptsache für die technischen Geschäfte der drei Unternehmungen bestimmt erschien.

Aber kaum war dieser Plan bekannt geworden, so erhob sich von allen Seiten hiegegen der Widerstand der Schiffergesellschaften, welche sich durch die Einführung der Dampfschiffahrt in ihrem aus der Zeit der alten Schifferzünfte stammenden Rechten und Privilegien bedroht sahen. In Württemberg wurde durch das tatkräftige Vorgehen des Königs dieser Widerstand im Wege der summarischen Entschädigung der Berechtigten bald beseitigt, in Bayern und Baden hielt man den Zeitpunkt für ein so durchgreifendes Verfahren in Bezug auf die Schiffergesellschaften noch nicht für gekommen, sondern glaubte vorerst die althergebrachten Rechte derselben gegenüber den geplanten Dampfbootunternehmungen in ihrem vollem Umfange ausdrücklich aufrecht erhalten und wahren zu müssen. Bei dieser Sachlage hielt es Macaire für angezeigt, von seinem Unternehmen, zu dessen Verwirklichung er bereits weitgehende Einleitungen getroffen hatte, noch vor Ausfertigung des bezüglichen landesherrlichen Privilegiums vorerst überhaupt Abstand zu nehmen, während Cotta sich entschloß, in Gemeinschaft mit Church, seinen Plan tatsächlich durchzuführen.

Demgemäß verringerte sich die Anzahl der Unternehmungen, durch welche die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zur Einführung gelangen sollte, auf zwei, nämlich die Gesellschaft mit dem Betriebsstützpunkte Friedrichshafen und das Unternehmen des Freiherrn von Cotta mit dem Betriebsstützpunkte Lindau; diese beiden eröffneten denn auch gegen Ende des J. 1824 gleichzeitig ihren Dienstbetrieb.

Hiemit war die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee tatsächlich zur Einführung gelangt. Nach rund einem Vierteljahrhunderte, im J. 1847, erschien auch ihre Zwillingsschwester, die Eisenbahn, am See, mit welchem Erscheinen die erste Hauptperiode der Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee endete.

Ein orientierender

Vorausblick auf den Entwicklungsgang der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee in ihrer ersten Hauptperiode von 1824—1847

läßt folgende einzelne kleinere Zeitabschnitte derselben erkennen:

a) Die Zeit von 1824—1831.

Die Dampfschiffahrt wird repräsentiert durch die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen und das Unternehmen Cottas mit je

einem Dampfschiffe. Die Gesellschaft beschränkt ihre regelmäßigen Fahrten auf die einzige Strecke Friedrichshafen—Rorschach; Cotta kann seinen erstgedachten Betriebsstützpunkt Lindau nicht halten, sucht einen weiteren in den badischen Häfen, hat aber auch hier mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen und verzichtet schließlich auf die Fortführung seines Unternehmens.

b) Die Zeit von 1831—1837.

Die typische Erscheinung bildet das Auftreten einer neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz mit zwei Schiffen und Ausdehnung ihres Betriebes über den ganzen Bodensee und den Rhein bis Schaffhausen. Neben derselben behält die Gesellschaft in Friedrichshafen ihren seitherigen beschränkten Betrieb bei, unternimmt aber schließlich Schritte im Sinne ihrer Neubildung mit erweitertem Wirkungskreise. Außerdem wird eine neue Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau begründet. Dieselbe betätigt ihre innere Ausgestaltung und die Vorbereitungen zu ihrer Betriebseröffnung sowie zu dem mit letzterer zugleich in Wirksamkeit zu setzenden Gemeinschaftsverhältnisse mit der Gesellschaft in Konstanz.

c) Die Zeit von 1838—1842.

Die Signatur beruht in ebendiesem nun in Wirksamkeit getretenen Verhältnisse der beiden Gesellschaften in Konstanz und in Lindau, welches indessen bald durch Zerwürfnisse getrübt und schließlich zerstört wird. Die Gesellschaft in Friedrichshafen gestaltet sich neu und wirkt neben jener Vereinigung mit einem gegen früher erweiterten Geschäftskreise für sich.

d) Die Zeit von 1842—1847.

Nach Auflösung des Gemeinschaftsverhältnisses der Gesellschaften in Konstanz und Lindau stehen die drei vorhandenen Gesellschaften in gegenseitiger Konkurrenz sich selbständig gegenüber. Diese Konkurrenz führt zu einer bedauerlichen Verwirrung der ganzen Bodenseedampfschiffahrt. Endlich bringt das J. 1847 eine Lösung dieser Verwirrung, welche zugleich die Grundlage des künftigen, sich immer ersprießlicher gestaltenden Zusammenwirkens der verschiedenen Dampfschiffahrtsanstalten bildet.

Außerdem traten während der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt von 1824—1847 verschiedene mehr oder weniger weit gediehene, schließlich aber erfolglos gebliebene Bestrebungen bezüglich Begründung noch weiterer Dampfschiffahrtsanstalten zu Tage.

2. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen.

1824—1831.

Als König Wilhelm I. von Württemberg sich entschloß, persönlich die Initiative zur Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zu ergreifen, hatte er nur im Auge, einer zu bildenden Dampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Betriebsstützpunkte Friedrichshafen die Wege zu ebnen.

Als erster notwendiger Schritt hiezu erschien indessen die Beseitigung des, wie bereits angedeutet, sofort zu Tage getretenen heftigsten Widerstandes der aus der alten Schifferzunft in Buchhorn hervorgegangenen, damals noch aus 8 Schiffsmeistern bestandenen Schiffergesellschaft von Friedrichshafen, welche sich durch die geplante Neuerung im Schiffahrtswesen in ihrem Nahrungsstande bedroht erachtete. In dieser Absicht entsendete der König schon am 12. Juni 1823 den Finanzrat Nördlinger nach Friedrichshafen, um entsprechende Verhandlungen mit der Schifferschaft daselbst einzuleiten, allein dieselben zogen sich lange hinaus.

Inzwischen ließ, bereits am 31. Oktober gl. J., der König, in der Voraussetzung der gütlichen Regelung dieser Angelegenheit, durch die Regierung mit Church einen Vertrag über Erbauung eines Dampfschiffes für die zu bildende Dampfschiffahrtsgesellschaft abschließen und trat hienach diese Gesellschaft selbst provisorisch zusammen. Am 23. März 1824 erfolgte die endliche Vereinbarung mit der Schifferschaft in Friedrichshafen über deren Abfindung hinsichtlich ihrer alten Schiffahrtsrechte, am 5. Juni gl. J. die Kgl. Genehmigung der „zur Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zusammengetretenen Aktiengesellschaft", am 21. gl. M. die Ausfertigung der bezüglichen Verleihungsurkunde für diese Gesellschaft und am 3. Juli 1824 die förmliche Konstituierung der letzteren, an welche sich eine erhöhte Tätigkeit derselben behufs Beschleunigung ihrer Betriebseröffnung anreihte.

Die Vereinbarung mit der Schifferschaft vom 23. März 1824 (Anlage I) geschah in Form eines Vertrages zwischen der im Namen und aus Auftrag des Finanzministeriums handelnden Kgl. Hafendirektion in Friedrichshafen und den einzelnen Mitgliedern der Schifferschaft. Derselbe ist von besonderem Interesse für die Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt, denn seine Bestimmungen wurden in der Hauptsache vorbildlich für das Verfahren bei der friedlichen und schiedlichen Beseitigung der die Entwicklung der Dampfschiffahrt behindernden Schiffahrtsrechte auch in Baden und Bayern.

Die Schifferschaft trat in diesem Vertrage ihre Schiffahrtsrechte gegen Verleihung einer lebenslänglichen Pension für die einzelnen

Schiffsmeister und beziehungsweise deren Familien an den Staat ab und übernahm ferner der letztere namens der Dampfschiffahrtsgesellschaft das noch vorhandene und das erst in der Erbauung begriffene Betriebsmaterial der Schifferschaft um den gerichtlichen Schätzungswert (4664 fl.)

Spezielle Beachtung verdient dabei noch der Umstand, daß die Schifferschaft mit der Möglichkeit des Wiedereingehens der Dampfschifffahrt rechnete und sich für diesen Fall das Wiederaufleben ihrer alten Schiffahrtsrechte sicherte, — ein Beweis dafür, daß dieselbe dem neuen Verkehrsmittel nur ein beschränktes Vertrauen entgegenbrachte.

Die Verleihungsurkunde vom 21. Juni 1824 (Anlage II) übertrug der Dampfschiffahrtsgesellschaft in ausschließlicher Weise die vom Staate erworbenen Rechte der Friedrichshafener Schifferschaft als Regal gegen eine jährliche Rekognitionsgebühr von 5 fl. auf die Dauer von 20 Jahren und schuf damit für die Gesellschaft im vornhinein eine so feste und vorteilhafte Position, wie solche keiner weiteren, späteren Gesellschaft zu Anbeginn ihres Betriebes mehr gewährt wurde. Dagegen erhielt die Dampfschiffahrtsgesellschaft die Auflage, in den am 31. Oktober 1823 zwischen dem Staate und Church abgeschlossenen Vertrag über die Erbauung eines Dampfschiffes einzutreten und das vom Staate durch den Vertrag vom 23. März 1824 von der Schifferschaft erworbene Betriebsmaterial derselben um den bereits erwähnten gerichtlichen Schätzungswert zu übernehmen.

Bemerkenswerterweise erhielt der ursprüngliche Text dieser Verleihungsurkunde auf Ansuchen der Gesellschaft dahin Ergänzung, daß derselben „überhaupt das Recht zur Betreibung einer verbesserten Maschinenschiffahrt" verliehen wurde. Es mag hier dahingestellt bleiben, welchen Begriff die Gesellschaft damals mit dem Ausdrucke „verbesserte Maschinenschiffahrt" gegenüber der Dampfschiffahrt verband.

Bei der dann am 3. Juli 1824 erfolgten endgültigen Konstituierung der Gesellschaft nahm dieselbe die Firma „Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen" an[1]) und wurde als Sitz der Gesellschaft selbst und des ständigen Verwaltungsausschusses die Landeshauptstadt Stuttgart[2]) bestimmt, während für Friedrichshafen lediglich die Schaffung

---

[1]) Zuerst war die Firma „Königlich Württembergische Schiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen am Bodensee" beabsichtigt gewesen. Es war dabei wohl mehr an die Übertragung des von der Regierung erworbenen Schiffahrtsrechtes in Friedrichshafen an die Gesellschaft, als an die Einführung der neuen Gattung der Schiffahrt, d. i. der Dampfschiffahrt, durch dieselbe gedacht worden. Schließlich fand das letztere Moment entscheidende Bedeutung in der Firma des neuen Unternehmens.

[2]) Diesem Ausschusse gehörten sofort Cotta und der Finanzrat Nördlinger an, dessen Tätigkeit bei den Einleitungen zur Gründung des Dampfschiffahrts-

einer betriebführenden Verwaltung beschlossen wurde. Das Gründungskapital der Gesellschaft wurde auf 66000 fl., eingeteilt in 132 Aktien zu je 500 fl., bemessen. Hievon übernahmen der König und der Freiherr von Cotta je 20, Church 9, die Württembergische Staatskasse 40, mehrere Stuttgarter Bankiers zusammen 27 Stück, während verschiedene Freunde Cottas, darunter der berühmte Bildhauer Dannecker, je ein Stück bezogen.

Der Bau des Schiffes selbst wurde inzwischen durch Church, zusammen mit jenem für das Unternehmen des Freiherrn von Cotta, auf der Schiffsholm zu Friedrichshafen mit solchem Eifer betrieben, daß dasselbe bereits am 17. August 1824 vom Stapel gelassen werden konnte. Dem Stapellaufe wohnten der König, nach welchem das Schiff den Namen „Wilhelm" erhielt, samt der Königlichen Familie und dem ganzen Hofe, sowie eine zahlreiche Menschenmenge bei. Erfreut über den guten Fortgang der Sache, bedachte der König bei dieser Veranlassung, die sich zu einem großen Feste gestaltete, das Schiffsbaupersonal mit beträchtlichen Geschenken.

Das Schiff, aus Eichenholz erbaut, besaß nach englischem Maße eine Länge von 98', eine Breite von 16' 10", eine Höhe von 6' und einen Tiefgang von 2' 10" in unbeladenem, von 3' 6" in beladenem Zustande. Sein Fassungsvermögen betrug 124 Reisende, davon 100 auf dem Verdecke und 24 in einem „heizbaren Zimmer", ferner 800 Zentner im Schiffsraume selbst; hiezu kam noch seine Schleppkraft, mit welcher dasselbe zum wenigsten das Doppelte der oben angegebenen Zentnerlast im Schlepptau mitbefördern konnte. Die aus England bezogene Niederdruckdampfmaschine von 21 Pferdekräften besaß nur einen Zylinder, welcher Umstand allerdings die später öfter beklagte stoßweise Gangart des Schiffes veranlaßte. Der aus starkem Sturzbleche gefertigte Kamin zeigte eine Höhe von fast 30', und einen Durchmesser von $1^1/_2$' bis 2'. Eine solche Höhe des Kamines galt bei den damaligen Einrichtungen der Dampfmaschinen für notwendig, „um den Zug und damit die Verbrennung des Feuerungsmaterials möglichst schnell zu befördern." Das Feuerungsmaterial selbst bestand aus Brennholz und kam solches während der ganzen ersten Zeit der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt zur Maschinenheizung ausschließlich zur Verwendung. Der Ausgabeposten für Brennholz zu diesem Zwecke war meist der bedeutendste unter allen Ausgabeposten in den Jahresrechnungen der einzelnen Dampfschiffahrtsunternehmungen auf dem Bodensee und wurde in diesen

---

unternehmens bereits erwähnt wurde, an. Nördlinger, später zum Oberfinanzrate befördert, widmete seine Tätigkeit der Gesellschaft auch nach deren Umgestaltung noch Jahrzehnte hindurch.

Rechnungen in sehr bezeichnender Weise auch formell an die Spitze des gesamten Ausgabenkontos gestellt.

Einen Mast und hiemit die Einrichtung zu eventuellem Gebrauche von Segeln besaß der „Wilhelm“ ebensowenig, als die übrigen älteren Bodenseedampfer bis herauf zu dem „Ludwig“ der Gesellschaft zu Lindau (erbaut 1837). Für Notfälle war der „Wilhelm“ mit großen Handrudern und einem Rettungsboote ausgestattet.

Die Herstellungskosten des Schiffes in fertigem Zustande beliefen sich auf 51046 fl. 52 kr. Rechnet man hiezu den von der Dampfbootgesellschaft übernommenen Kaufpreis von 4664 fl. 20 kr. für die Ablösung des gesamten Schiffahrtsmateriales der alten Schiffergesellschaft, so ergab sich eine Gesamtausgabe von 55711 fl. 12 kr. lediglich für die erstmalige Beschaffung von Fahrzeugen und Zubehör für die Dampfbootgesellschaft, wonach dieselbe allerdings nur mit der bescheidenen Restsumme von 10228 fl. 48 kr. aus ihrem Gründungskapitale von 66000 fl. in den Betrieb eintrat.

Am 11. November 1824 unterstellte Church die tatsächliche Leistungsfähigkeit des von ihm erbauten Erstlingsdampfbootes des Bodensees einer technischen Vorprobe mittels einer Fahrt in den offenen See. Hiebei hatte sich am Hafendamme in Friedrichshafen eine große Menschenmenge, namentlich Schiffer, angesammelt, welche zuerst nicht glauben wollte, daß ein Schiff ohne Segel und Ruder sich fortbewegen könne, sodann aber, als das Dampfboot wirklich zu funktionieren begann, in lautes Erstaunen ausbrach. Dieser im ganzen befriedigend verlaufenen technischen Vorprobe folgten am 24. und 26. November 1824 die offiziellen Probefahrten unter Anteilnahme von Kommissären der Staatsregierung und der Dampfschiffahrtgesellschaft. Am 24. November fuhr der „Wilhelm“ in unbeladenem Zustande nach Langenargen und zurück, während er am 26. gl. M. mit voller Belastung die Fahrt über die ganze Breite des Sees nach Rorschach und zurück betätigte. Dazu herrschte an letzterem Tage eine so stürmische Witterung, daß die in Friedrichshafen liegenden auswärtigen großen Segelschiffe sich nicht auszulaufen getrauten und nur ein kleines Postschiff seine Diensttour von Friedrichshafen nach dem schweizerischen Hafen unternahm. Der „Wilhelm“ legte den Weg zwischen diesen beiden Uferorten in $3^1/_2$ Stunden zurück, während das Postschiff hiezu 7 Stunden, also das Doppelte, benötigte. Diese Tatsache überzeugte auch die Zweifler am Bodensee, soweit dieselben sich der richtigen Erkenntnis nicht verständnislos oder böswillig verschlossen, von dem Vorzuge des modernen Verkehrsmittels vor der hergebrachten Segelschiffahrt.

Am 1. Dezember 1824 begann der „Wilhelm“ seine regelmäßigen Fahrten zwischen Friedrichshafen und Rorschach und erscheint dieses

Datum als **der denkwürdige Geburtstag der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee überhaupt.** Der Beginn des regelmäßigen Dienstes des modernen Verkehrsmittels, der Dampfschiffahrt, war aber auch gleichsam die durch die persönliche Initiative des Königs Wilhelm I. herbeigeführte Krönung jenes Gedankens, welchen dessen Thronvorfahrer, König Friedrich I., nach der ersten Besichtigung der Ländestelle bei dem Kloster Hofen im J. 1807 ausgesprochen hatte, des Gedankens der hervorragenden Wichtigkeit des nun mit Friedrichshafen vereinigten Platzes „für den Schweizerhandel". Welche gehobene Stimmung infolge dieser günstigen Entwicklung der Dinge damals in den beteiligten Kreisen herrschte, erhellt aus einer bezüglichen, in Stuttgart erschienenen „Bekanntmachung", deren Wortlaut in der Anlage III wiedergegeben ist.

Wenige Tage später begann auch das Cotta'sche Unternehmen, dessen Schiff, der „Max Joseph", im Oktober in Friedrichshafen vom Stapel gelaufen war, seine gesonderte Tätigkeit, deren Schilderung der nächstfolgende Abschnitt gewidmet werden wird.

Das Betriebsprogramm der Gesellschaft in Friedrichshafen umfaßte die mittels des „Wilhelm" auszuführende Dampfschiffahrt und die mittels des erworbenen Materiales der früheren Schifferschaft fortzusetzende Segelschiffahrt. Eine lokale Dienstteilung war insofern bestimmt, als der Dampfschiffahrtsbetrieb von dem Stadthafen ausging, der Segelschiffahrtsbetrieb hingegen von dem bei dem alten Kloster Hofen befindlichen zweiten Hafen, welcher seit der Umwandlung dieses Klosters in eine Königliche Sommerresidenz, zum Unterschiede von dem Stadthafen, der „Schloßhafen" von Friedrichshafen genannt wurde. Der größere Teil der noch vorhandenen Mitglieder der alten Schifferschaft trat in den Dienst der Dampfschiffahrtsgesellschaft und bildete daselbst den Stock eines erfahrenen und brauchbaren Betriebspersonales.

Der Betrieb war programmgemäß dergestalt eingerichtet, daß derselbe sich in der Regel auf die Verbindung zwischen Friedrichshafen und Rorschach, dem damals bedeutendsten schweizerischen Platze am Obersee, beschränkte. Wöchentlich viermal machte der „Wilhelm" die Tour- und Retourfahrt zwischen beiden genannten Uferorten. Mittels der Segelschiffahrt wurde eine solche Tour- und Retourfahrt für gewöhnlich in der Woche nur einmal betätigt. Außerdem unternahm der „Wilhelm" bei besonderen Gelegenheiten, z. B. an Markt- und Meßtagen, außerordentliche Fahrten nach anderen Uferorten, insbesondere nach Konstanz und veranstaltete im Sommer an Sonntagen „Spazierfahrten" nach den verschiedensten Richtungen.

Bei diesem beschränkten Betriebsdienste der Gesellschaft mußte die Schiffsverbindung zwischen Friedrichshafen und den übrigen Uferorten

auswärtigen Schifferschaften überlassen bleiben und lief denn auch eine große Anzahl fremder Segelschiffe in Friedrichshafen ein. Man schätzte diese Anzahl auf etwa 450 innerhalb Jahresfrist; bei deren Wiederabfahrt erhob die Gesellschaft kraft des auf sie überkommenen Abfuhrrechtes der früheren Schifferschaft von denselben die normalen Abfuhrgebühren, wodurch ihr ein nicht zu unterschätzender Gewinn zu teil wurde. Hiegegen hatte die Gesellschaft bei dem regelmäßigen Verkehre ihrer Schiffe nach Rorschach und der außergewöhnlichen Befahrung anderer Uferorte auch ihrerseits die dort herkömmlichen Abfuhrgelder zu entrichten.

Zur Verschiffung zwischen Friedrichshafen und Rorschach gelangten außer den Reisenden[1]) insbesondere Kaufmannsgüter, Früchte, Vieh und andere Urprodukte. In der ersten Zeit dieser Tätigkeit hatte die Gesellschaft unter der Erklärung des Handelsstandes einigermaßen zu leiden, daß derselbe das Dampfboot für seine Sendungen nur dann benützen könne, wenn Boot und Ladung bei einer Assekuranzanstalt versichert würden. Allein bald gelang der Gesellschaft eine solche Versicherung, womit jener Anstand des Handelsstandes behoben erschien. Seitdem ist eine derartige Versicherung mehr und mehr zu einer feststehenden Gepflogenheit der verschiedenen Dampfschiffahrtsanstalten geworden.

Auch die Gegenstände der Post wurden dem „Wilhelm“ vom Anbeginne seiner Tätigkeit an sowohl seitens der das württembergische Postregal ausübenden Taxis'schen Postverwaltung, als auch seitens der betreffenden schweizerischen Postanstalten zur regelmäßigen Beförderung übertragen. Sehr häufig erforderte die Menge der dem „Wilhelm“ überhaupt zugefallenen Warentransporte die Mitnahme eines vollbeladenen Anhängeschiffes, wozu das von der alten Schifferschaft erworbene Betriebsmaterial derselben verwendet wurde. Aber auch fremde Schiffe nahm der „Wilhelm“ gegen Bezahlung ins Schlepptau und steigerte dieser Schleppdienst die Einnahme der Gesellschaft. So hatte der „Wilhelm“ bereits am 2. Dezember 1824, also am nächsten Tage nach der Eröffnung seiner regelmäßigen Fahrten, eine Ladung von 1600 Zentner im Schlepptau, gewiß eine Leistung, welche für die Tüchtigkeit des Schiffes sprach.

---

[1]) Welche naive Anschauungen über den Dampfschiffahrtsverkehr damals noch in weiteren gebildeten Kreisen bestanden, beweist die von einem Reisenden ausgegangene ernsthafte Anregung, dem „Wilhelm“ auf jeder Fahrt ein geräumiges Schleppschiff anzuhängen, in welchem „ängstliche Passagiere“ Aufnahme finden könnten. Auf solche Weise hätten diese Leute den Vorteil der Beförderung mit dem Dampfboote, müßten aber nicht die Gefahren derselben mit in den Kauf nehmen, da man ja in jedem beliebigen Augenblicke das Schleppschiff von dem Dampfschiffe trennen könne.

In Bezug auf die Hafenverhältnisse hatte die neue Dampfschiffahrt in Friedrichshafen selbst, wie auch in Rorschach mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Hafen in Friedrichshafen besaß noch jene Einrichtungen, welche derselbe bei seiner Erbauung unter König Friedrich I. erhalten hatte und welche selbstredend die Bedürfnisse der damals noch unbekannten Dampfschiffahrt nicht berücksichtigen konnten. Dazu litt dieser Hafen an großer Seichtigkeit, welche dem Tiefgange des Dampfbootes hinderlich war und deshalb öfter dazu führte, größere Transporte, deren Verladung für eine Fahrt der Schiffsraum an und für sich gestattet hätte, zur Verminderung des Tiefganges auf zwei Fahrten verteilen zu müssen.

Der Hafen in Rorschach, dessen Einfahrtsluke sich damals in westlicher Richtung dicht neben dem Kornhause befand, war alt, eng, unbequem und die Einfahrt in denselben bei stürmischem Wetter geradezu gefährlich. Das Dampfboot mußte dann beim Versuche einzufahren, drei- bis viermal einen neuen Anlauf nehmen, um die richtige Passage zu treffen, dabei die volle Kraft der Maschine entwickeln und rasch wieder stoppen, um nicht an die Ufermauer anzuprallen. Öfter kam es auch vor, daß dieses Boot stundenlang in Arbon anlegen mußte, um dort den geeigneten Moment für den Versuch seiner Einfahrt in Rorschach abzuwarten, ja, es waren Fälle nicht ausgeschlossen, in denen dasselbe den Versuch, in Rorschach einzulaufen, überhaupt nicht wagen durfte, sondern sich mit der Landung in Arbon begnügen mußte. War das Dampfboot aber auch in Rorschach glücklich eingelaufen, so hatte es unter der Gepflogenheit zu leiden, daß die früher eingefahrenen Segelschiffe erst gemächlich ihre Geschäfte abwickelten, bevor das Dampfboot hiemit beginnen konnte, und daß es sich hiebei der völlig ungenügenden Laderschaft des Kornhauses bedienen mußte.[1])

Unter allen diesen Erschwerungen, in Friedrichshafen wie in Rorschach, mußte naturgemäß die Regelmäßigkeit und Promptheit des Fahrdienstes des „Wilhelm“ leiden und führte dieser Umstand mehrfach zu unliebsamen Erörterungen zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und den das Dampfboot für ihre Zwecke benützenden Postanstalten.

Allein trotz aller dieser Schwierigkeiten verfolgte die Gesellschaft unentwegt und mit guten Ergebnissen[2]) ihr Betriebsprogramm der

---

[1]) Ob und eventuell in welcher Form — vielleicht als Agenten — die Dampfschiffahrtsgesellschaft einen Beamten oder Vertreter in Rorschach stationiert hatte, ist aus den vorliegenden Behelfen nicht zu ersehen.

[2]) Eine Detailierung dieser Ergebnisse ist bei der Unvollständigkeit der Behelfe leider untunlich. Die wenigen bestimmten Angaben, welche in dieser Hinsicht noch erhalten sind, finden sich in den „Vorbemerkungen zu den Tabellen IV—VIII überhaupt“, Ziff. 1. litt. a.

regelmäßigen Verbindung zwischen Friedrichshafen und Rorschach und zogen beide Orte merkliche Vorteile aus dieser Verbindung.

An Betriebsunfällen hatte der „Wilhelm" während seiner Tätigkeit, von 1824—1831, welche hier in Rede steht, nur einen zu verzeichnen und dieser war glücklicherweise ohne besondere Bedeutung. Am 4. Januar 1825 riß der Sturm den Kamin des Schiffes ins Wasser, worauf dasselbe zur Reparatur außer Dienst gestellt werden mußte. Diese Reparatur beanspruchte einen Zeitraum von drei Wochen, während welchem der Cotta'sche „Max Joseph" den Dienst des „Wilhelm" anstandslos bewältigte.

Indessen zeigte sich bei dem letzteren infolge seiner starken Inanspruchnahme bereits im J. 1828 die Notwendigkeit des gänzlichen Neubaues des hölzernen Schiffskörpers. Der König stellte hiezu die besten Eichenstämme aus den kgl. Forsten bei Bebenhausen zur Verfügung und erfolgte dieser Neubau im J. 1829, während, wie weiter unten erörtert werden wird, noch im gleichen Jahre der „Max Joseph" seine Tätigkeit für immer einstellte.

3. Das Dampfbootunternehmen des Freiherrn von Cotta. 1824—1829.

Wie bereits angedeutet, verringerte sich die Dreizahl der Unternehmungen, mit welchen die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee zur Einführung kommen sollte, durch den Verzicht Macaires auf zwei, nämlich die Gesellschaft zu Friedrichshafen, deren Entstehung und Anfangszeit bereits erörtert wurde, dann das von dem Freiherrn von Cotta, in Gemeinschaft mit Church, zu beginnende Unternehmen, als dessen Stützpunkt Lindau gedacht war und dessen Schicksale nachstehend dargestellt werden.[1])

---

[1]) Als hauptsächlichste Behelfe zur Geschichte des Cotta'schen Unternehmens erscheinen jene Berichte, welche die im Cotta'schen Verlage herausgekommene „Allgemeine Zeitung" zeitweise hierüber veröffentlichte und welche Graf Zeppelin in seiner Geschichte der Bodenseedampfschiffahrt (S. Ü. No. 1 c) entsprechend benützte. Die Cotta'schen Familienpapiere, welche dem Biographen Cottas, Dr. Schäffle (S. Ü. No. 44), für seine Schrift zur Einsichtnahme offen standen, scheinen keine weiteren wesentlichen Anhaltspunkte zur Sache zu enthalten, da Schäffle bei seinen bezüglichen Ausführungen in der Hauptsache ersichtlich „der schönen Arbeit des Grafen Zeppelin folgt". Bei dem Mangel weiterer Grundlagen mußte sich meine Darstellung in gleicher Weise beschränken. Einige ergänzende Bemerkungen konnte ich noch nach den eingestreuten einschlägigen Hinweisungen der Anlage V des gegenwärtigen Buches, deren Auszug ich dem mir zur Verfügung gestellten amtlichen Aktenmateriale entnahm, beifügen. — Hinsichtlich der Verkehrs- und

Das von beiden Letztgenannten erworbene bayerische Privilegium vom 18. März 1824 (Anlage IV) verlieh denselben allerdings ein „ausschließendes" Recht zur Erbauung eines Dampfbootes in Lindau und zur Betreibung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee, auf die Dauer von 10 Jahren, jedoch „unbeschadet der Rechte dritter und insbesondere der Schiffergesellschaft in Lindau", und stellte damit die Inhaber auf den Standpunkt unterstützungsloser Konkurrenz gegenüber der zahlreichen, mächtigen und erregten Schifferschaft in Lindau. Wenn trotzdem Cotta und Church gehofft hatten, mit dieser Konkurrenz zu einem gütlichen Ausgleiche zu gelangen, so sahen sie sich in dieser Hoffnung bald bitter getäuscht.

Das von Church in Friedrichshafen, zugleich mit dem „Wilhelm", fertiggestellte, für Lindau bestimmte Dampfboot war jenem hinsichtlich der Bauart gleich gehalten, zeigte aber kleinere Dimensionen als der „Wilhelm". Es war 75' lang, 15' breit, 7' hoch, besaß eine Ladefähigkeit von 600 Zentner Güter und eine Schleppkraft von 1500 dergleichen. Das Fassungsvermögen an Personen ist nirgends angegeben. Die Niederdruckdampfmaschine hatte 15 Pferdekräfte, der Kamin eine Höhe von 25'. Auch ihm fehlten Mast und Segel, wie dem „Wilhelm", hingegen war es, wie jener, für den Notfall mit Rettungsboot und großen Rudern ausgerüstet. Die wesentlichste Abweichung gegenüber dem „Wilhelm" bestand in der Konstruktion der Radschaufeln, indem diese nach einer neueren Erfindung Churchs senkrecht in das Wasser stießen, wodurch auch das von denselben verursachte Geräusch vermindert wurde.

Über die Herstellungskosten und die Quote der finanziellen Beteiligung einerseits Cottas und anderseits Churchs an dem ganzen Unternehmen fehlen nähere Angaben; indessen deuten verschiedene Umstände darauf hin, daß Cottas finanzielles Engagement das weitaus überwiegende war, weswegen das Unternehmen für die Regel kurzweg auch nur nach diesem benannt wurde.

Das Schiff erhielt mit Rücksicht darauf, daß es seinen Betriebsstützpunkt in Lindau finden sollte, den Namen des damaligen Königs von Bayern „Max Joseph".

Am 3. Dezember 1824, also zwei Tage nach dem Beginne der regelmäßigen Dienstfahrten des „Wilhelm", erschien der „Max Joseph" mit seinen beiden Unternehmern an Bord zum ersten Male im Hafen von Lindau, von einer rasch versammelten Menschenmenge,

---

finanziellen Ergebnisse des Cotta'schen Unternehmens finden sich an detaillierten Angaben nur jene ganz kurzen Notizen vor, welche in den „Vorbemerkungen zu den Tabellen IV—VIII überhaupt", Ziff. 1 litt. b erwähnt sind.

die noch nie ein Dampfboot gesehen, fröhlich begrüßt und höchlich angestaunt; zwei Tage später, am 5. Dezember, wiederholte sich dasselbe Schauspiel in Konstanz. Den Weg von Friedrichshafen nach Lindau legte das Schiff in 2, jenen von Friedrichshafen nach Konstanz in $2^1/_2$ Stunden zurück.

Mit der Fahrt nach Konstanz sollte zugleich der erste Versuch einer Rheinfahrt bis Schaffhausen verbunden werden. Auf seinem Wege dahin erregte das Dampfboot, welches die schwierige Fahrt unter der Brücke von Konstanz ohne Anstand bewältigte, auch im Untersee allerorten Staunen und Bewunderung und gelangte, nachdem seine Unternehmer der im Schlosse Arenaberg residierenden vormaligen Königin Hortense von Holland eine Ovation dargebracht hatten, bis Stein. Da hier der zufälligerweise bestehende hohe Wasserstand die Durchfahrt unter der damals niedriger gebauten Brücke nicht gestattete, mußte die Weiterfahrt aufgegeben werden und kehrte das Schiff am anderen Tage, den 6. Dezember, nach Konstanz zurück.

Über die weitere Tätigkeit des „Max Joseph" im Dezember 1824 schweigen die verfügbaren Quellen. Es scheint, daß er diese Zeit mit Versuchen verbrachte, sich programmgemäß in Lindau einzubürgern, daß ihm dieses aber bei dem fortgesetzten, auch in Zeitungsartikeln zu Tage getretenen Widerstreben der Schifferschaft und ihrer Anhänger nicht gelang.

Am Neujahrstage 1825 unternahm das Schiff den zweiten Versuch einer Rheinfahrt, gelangte aber, nachdem es durch die Schuld des als Lootsen dienenden Konstanzer Luckenmannes, d. i. Hafenwärters, zuerst an einen Pfeiler der Konstanzer Rheinbrücke angeprallt war und dabei eine Schädigung seines Kamines erlitten hatte, nur bis in die Nähe von Gottlieben, wo es auf einer Untiefe festsaß und erst nach stundenlanger Arbeit wieder flott gemacht werden konnte.

Am anderen Tage nach Friedrichshafen zurückgebracht, wurde das Schiff dortselbst der nötigen Reparatur so rasch unterzogen, daß dasselbe, wie schon erwähnt, bereits am 5. Januar für den „Wilhelm", welcher am Tage zuvor seinen Kamin verloren hatte, den Dienst zwischen Friedrichshafen und Rorschach übernehmen konnte. Diese Aushilfe für den „Wilhelm" beanspruchte den „Max Joseph" das ganze Monat Januar 1825 hindurch.

Über die Tätigkeit des „Max Joseph" in den nächstfolgenden Monaten herrscht wieder Ungewißheit. Es möchte aber anzunehmen sein, daß derselbe damals seine vergeblichen Versuche, sich in Lindau einzubürgern, zunächst fortsetzte, daß aber Cotta schließlich in der Erkenntnis der Fruchtlosigkeit dieser Bemühungen, sich zu dem Versuche entschloß, für sein Unternehmen einen neuen Stützpunkt in Konstanz

und zwar tunlichst unter günstigeren Voraussetzungen zu finden, als solche seinerzeit Macaire geboten worden waren und den letzteren zum vorläufigen Verzichte auf die Ausführung seines Planes veranlaßt hatten.

Cotta wendete sich in diesem Sinne an den Großherzog Ludwig von Baden und erhielt von demselben auch am 12. April 1825 ein ausschließliches Dampfschiffahrtsprivilegium für die badischen Häfen.[1]) Welche weiteren Bestimmungen dieses Privilegium, dessen Wortlaut ich mir nicht verschaffen konnte, enthielt, vermag ich nicht anzugeben. Ich glaube aber mit gutem Grunde annehmen zu dürfen, daß die in dem Aufrufe zur Bildung der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz vom J. 1829 (Anlage V) enthaltene Angabe, daß jenes Privilegium dem Cotta'schen Unternehmen „die abfuhrfreie Befahrung aller badenschen Häfen zugestanden habe", unzutreffend ist. Denn es wäre sehr auffallend, wenn die badische Regierung ein Zugeständnis, welches sie der neuen, von ihr so sehr unterstützten Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz bei dem Privilegium im J. 1830 nach Lage der Verhältnisse nicht einräumen konnte, im J. 1825 dem Cotta'schen Unternehmen gegenüber für tunlich erkannt hätte. Es spricht vielmehr die Wahrscheinlichkeit dafür, daß das badische Privilegium für Cotta vom J. 1825 demselben keine wesentlich weitergehenden Rechte zugestand, als das bayerische vom J. 1824. Immerhin ist anzunehmen, daß der Großherzog von Baden dem Cotta'schen Unternehmen alle jene Unterstützung angedeihen ließ, welche nach der damaligen Sachlage möglich erschien. Lag es doch in dessen Wunsch, speziell dem Orte Sernatingen am Überlinger-See, welcher, wie bereits erwähnt, um jene Zeit eine besondere Bedeutung im Speditionshandel besaß und mit Friedrichshafen in dieser Richtung ernstlich rivalisierte, die Vorteile des neuen Verkehrsmittels der Dampfschiffahrt zuzuwenden und denselben hiedurch in diesem

---

[1]) Cotta scheint durch den Mißerfolg des „Max Joseph" in Lindau damals noch nicht entmutigt, sondern im Gegenteile bei Verlegung der Tätigkeit des letzteren in die badischen Häfen von der Hoffnung getragen gewesen zu sein, in Baden überhaupt ein mehr geeignetes Feld gefunden zu haben. Denn nur so läßt es sich erklären, daß derselbe bereits im J. 1825, in Gemeinschaft mit Church und dem Spediteure Kißling in Rastadt, ein badisches Privilegium zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der Dampfschiffahrt auch auf dem Oberrheine erbat, welches ihm auch — laut des Großh. Badischen Staats- und Regierungsblattes, Jahrgang 1825, S. 142 f. — unter dem 22. September gl. J. erteilt wurde. Nach diesem Privilegium sollte das Unternehmen den Namen „Großh. Badische Rheindampfschiffahrt" führen und letztere den Rhein „von da ab, wo er aus dem Canton Basel tritt bis an die nördliche Grenze des Großherzogtumes (also bis Mannheim) mit Dampfbooten zu Thal und zu Berg zu jedem nicht verbotenen Zweck befahren." Allein der Plan kam nicht zur Ausführung.

Wettbewerbe möglichst weitgehend zu unterstützen. Dieser landesväterlichen Fürsorge des erwähnten Herrschers entsprach es auch, daß derselbe den Ländeplatz in Sernatingen in den J. 1824—1826, als ersten am ganzen Bodensee, mit besonderen Einrichtungen für die Dampfschiffahrt versehen ließ und dem Orte selbst, nach dem älteren Vorbilde der Umbenennung von Buchhorn in Friedrichshafen, den neuen Namen „Ludwigshafen" verlieh.

Cottas Absicht ging nun dahin, sein Schiff neben der Bedienung der badischen Häfen des Obersees und Überlinger-Sees wöchentlich einmal eine Fahrt zwischen Lindau und Schaffhausen ausführen und dabei möglichst viele Uferorte des Obersees anlaufen zu lassen.

Zur Einleitung dieser Fahrten unternahm der „Max Joseph" am 20. April 1825 eine weitere Probefahrt nach Schaffhausen, welches derselbe, allerdings mit Schwierigkeiten, diesesmal auch tatsächlich erreichte und wo er von einer zahlreichen Menge von Menschen mit großem Jubel begrüßt wurde. Die am 23. April unternommene Rückfahrt war reich an Hemmnissen und Ärgerlichkeiten. Die Dampfkraft des Schiffes reichte gegen die damals noch stärkere Strömung des Flusses nicht aus und das Schiff hatte auf der Bergfahrt schwer zu kämpfen, um nur langsam vorwärts zu kommen. Dabei mußte es den Schimpf erleben, daß es zwischen Schaffhausen und Dießenhofen durch ein allerdings leeres Lindauer Retoursegelschiff, gezogen von 10 zum äußersten Kraftaufwande angetriebenen Pferden, unter Hohnlachen der Rosselenker und der Lindauer Schiffsleute tatsächlich überholt wurde. Das Dampfboot brauchte für die kurze Strecke Schaffhausen—Dießenhofen von 10 km, welche heute von den Kursdampfern in 55 Minuten zurückgelegt wird, $3^1/_2$ Stunden. In Dießenhofen blieb das Schiff für die Nacht liegen; am anderen Tage setzte es seine Fahrt nach Konstanz fort, wobei es erst im dritten Anlaufe die Durchfahrt unter der dortigen Brücke mit ihren damaligen beengenden Einbauten und der hiedurch veranlaßten mächtigen Strömung erzwingen konnte.

Am 27. und 28. April führte der „Max Joseph" eine Rekognoszierungsfahrt rund um den See von Konstanz über Friedrichshafen nach Lindau und von da über Bregenz, — das bei dieser Gelegenheit zum erstenmal ein Dampfschiff sah — Rorschach, Arbon und Romanshorn zurück nach Konstanz aus.

Am 1. Mai begann er sodann seine regelmäßigen Fahrten einerseits zwischen den badischen Häfen und anderseits einmal in der Woche auf der Route Schaffhausen—Rorschach—Lindau und zurück. Die mit den letzteren Touren verbundenen Rheinfahrten, zumal jene stromaufwärts, gestalteten sich indessen zu wahren Leidensfahrten für den „Max Joseph". Bei den schlecht regulierten Stromverhältnissen war die Fahrt an und

für sich mühselig, ja gefährlich, bei der starken Strömung, welcher bei der Bergfahrt die Maschinenkraft des Dampfers nicht gewachsen war, mußte derselbe, wie die Segelschiffe, Zugpferde vorlegen. Die niederen Brücken bei Stein und Dießenhofen konnten bei hohem Wasserstande nicht durchfahren werden und so konnte das Dampfboot nach Schaffhausen, wo es hinwiederum an einer geeigneten Landungsstelle fehlte, nicht gelangen. Das Schiff mußte in solchen Fällen, insofern es tatsächlich über Dießenhofen hinaus kam, bei Burg vor Schaffhausen beilegen und die weitere Verbindung zwischen diesem Punkte und der Stadt den hiefür bestimmten Omnibussen überlassen. Dazu die lästigen Rheinzölle, welche auch auf den Fahrdienst erschwerend einwirkten, weil das Dampfboot wegen Entrichtung derselben in Stiegen stets in der dortigen strudelartigen Strömung anlegen mußte.

Hatte der „Max Joseph" auf dem Rheine mit Hemmnissen der verschiedensten Art zu kämpfen, so war seine Lage auch auf dem Obersee und Überlinger-See, wo er allerorten mit Abfuhrgeldern belastet war und unter der Konkurrenz, ja der Gehässigkeit der einheimischen Schifferschaften zu leiden hatte, keine günstige. Zumal in Ludwigshafen, auf dessen Bedienung der Dampfer aus Erwerbsrücksichten hauptsächlich angewiesen war „überschritt die Konkurrenz der Segelschiffer ihm gegenüber alle Grenzen ordentlicher Mitbewerbung" (Anlage V).

Als dem Dampfer vollends der Unfall zustieß, daß bei einer Lustfahrt von Konstanz nach Ludwigshafen am 27. August 1826 seine beiden Kammräder brachen und derselbe von den auf seine Notschüsse hin herbeigeeilten Segelschiffen nach Konstanz zurückgeschleppt werden mußte, wurde dieses Vorkommnis von Seite der Gegner der Dampfschiffahrt überhaupt, besonders aber jener in Lindau, unter starker Übertreibung zur Herabsetzung der neuen Einrichtung in weiten Kreisen mit Behagen ausgebeutet.

Die fortgesetzten Ärgerlichkeiten und Widerwärtigkeiten, die Cotta mit seinem Dampfbootunternehmen auf dem Bodensee erfuhr, namentlich aber auch die geringe Betriebseinnahme, welche durch die Kosten für die Instandhaltung und die mehrfachen außerordentlichen Reparaturen des „Max Joseph" stets rasch verschlungen wurde, verleideten demselben mehr und mehr die ursprüngliche Freude an seiner Schöpfung und führten ihn schließlich dazu, das Dampfboot der bayerischen Regierung um den Preis von 15000 fl. wiederholt zum Kaufe anzubieten. Allein letztere verzichtete auf das Angebot.[1])

[1]) Dieser Verzicht erfolgte jedenfalls schon um deswillen, weil die bayerische Regierung die Verhältnisse der Schiffergesellschaft in Lindau gegenüber der Dampfschiffahrt überhaupt damals noch nicht für so geklärt erachtete, um dortselbst zur

Im J. 1829 ergab sich, wie bei dem „Wilhelm", so auch bei dem „Max Joseph" die Notwendigkeit der Erstellung eines vollständig neuen hölzernen Schiffskörpers. Allein Cotta wollte nach den gemachten Erfahrungen sich zu einem bedeutenden Geldaufwande für sein Schiff nicht mehr entschließen und stellte den Betrieb seines Unternehmens überhaupt ein. In den badischen Häfen, in denen man sich durch die Tätigkeit des „Max Joseph" inzwischen an die Dampfschiffahrt gewöhnt hatte, hielt man einen Ersatz für das Cotta'sche Unternehmen für geboten und traf man noch im J. 1829 Einleitungen zur Gründung einer besonderen Dampfschiffahrtsgesellschaft mit dem Sitze in Konstanz. Cotta erklärte sich bereit, einer solchen zu gründenden Gesellschaft sein Privilegium, sein Schiff und die vorhandenen Betriebsmateralien gegen eine Entschädigung von 12000 fl. abzutreten. Es realisierte sich aber dieses Angebot nicht, weshalb Cotta sein in Friedrichshafen im abgetakelten Zustande liegendes Schiff auf den Abbruch verkaufte.[1])

So endete das mit großen Hoffnungen ins Leben getretene Cotta'sche Unternehmen nach nicht ganz fünfjähriger Betriebstätigkeit.[2])

Errichtung einer staatlichen Dampfschiffahrt zu schreiten, oder zur Gründung eines Dampfschiffahrtsunternehmens die Hand in so weitgehender Weise zu bieten, wie dieses der Ankauf des „Max Joseph" bedingt hätte.

[1]) Es muß wohl auffallen, daß nirgends von einem Verkaufsangebote Cottas hinsichtlich des „Max Joseph" an die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen die Rede ist, obwohl Cotta doch dieser, als Mitstifter und Großaktionär, sowie Mitglied des ständigen Verwaltungsausschusses, besonders nahe stand und obwohl die Betriebsverwaltung derselben schon damals dieNotwendigkeit eines zweiten Dampfbootes für ihren Dienst betont hatte. Allein gerade in seiner Eigenschaft als Mitglied des ständigen Verwaltungsausschusses wird Cotta genaue Kenntnis davon besessen haben, daß und warum der Erwerb seines Schiffes nicht im Sinne der entscheidenden Faktoren der Gesellschaft lag.

[2]) Daß die Außerdienststellung des „Max Joseph" nicht nur in den badischen Bodenseehäfen, sondern auch in weiteren Kreisen beklagt wurde, erhellt z. B. aus nachstehender Stelle einer zeitgenössischen Reisebeschreibung, welche überhaupt interessante Streiflichter auf die damaligen Verkehrsverhältnisse am Bodensee wirft:

„Konstanz, im August 1829.

Im Hafen (von Lindau) lagen Schiffe mit Brettern, deren Führer uns für ein billiges mit nach Konstanz nehmen wollte, allein die Abfahrt war ungewiß; andere Schiffsleute verlangten für ein Boot nach der genannten Stadt, wohin sie uns in acht Stunden zu bringen versprachen, zwei Dukaten. Das Dampfschiff des Herrn von Cotta, welches wir zu finden gehofft hatten, lag abgetackelt in Friedrichshafen und so entschlossen wir uns zu Lande bis Moersburg zu fahren und uns dort übersetzen zu lassen. — — In Friedrichshafen besuchten wir das abgetackelte Dampfboot und bedauerten, daß es seine Fahrten eben eingestellt hatte. In Moersburg bestiegen wir ein Boot; von vier tüchtigen Ruderern und einem günstigen Hauche vom Himmel

Cotta hatte bereits früher den ihm aus dem Unternehmen erwachsenen Verlust auf 60000 fl. beziffert und hat demselben nach seinem Biographen Schäffle, „der Mißerfolg auf den Bodensee die letzten Lebensjahre stark, wie kaum etwas anderes, verbittert". Er starb am 29. Dezember 1832. Wie die Literatur ihm, als dem Buchhändlerfürsten und der deutsche Handel ihm, als dem Mitbegründer des Zollvereines, zu dauerndem Danke verpflichtet ist, so schuldet das Verkehrswesen auf dem Bodensee demselben, als dem Vorkämpfer der dortigen Dampfschiffahrt, für alle Zeiten ein ehrenvolles Andenken.

Von der im Sommer 1829 erfolgten Außerdienststellung des „Max Joseph" bis zu der im Herbste 1831 betätigten Betriebseröffnung der seit 1829 in Bildung begriffenen, neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz, also über zwei Jahre war der „Wilhelm" der einzige Repräsentant der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt. Sein Zwillingsgefährte, der „Max Joseph", hatte es nicht vermocht, das erste Kindheitsalter dieser Dampfschiffahrt, als welches die Zeit von 1824—1831 erscheint, zu überdauern.

II. Kapitel.

Die Zeit von 1831—1837.

1. Die neugegründete Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz.

Das wichtigste Ereignis des zweiten in die J. 1831—1837 fallenden Zeitabschnittes der Bodenseedampfschiffahrt ist die Gründung der neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz, die, wie bereits angedeutet, das Cotta'sche Unternehmen zu ersetzen berufen war. Es erscheint angemessen, den Blick vor allem dem Auftreten und der rührigen Entfaltung dieser neuen typischen Erscheinung zuzuwenden.

Eingeleitet wurde die öffentliche Bewegung zu Gunsten dieses Unternehmens durch den am 4. August 1829 von Banotti in Lud-

---

unterstützt war die Überfahrt nach Konstanz so angenehm, als wir sie nur wünschen konnten."

(Briefe eines Lebenden. Herausgegeben von F. F. 2 Bde. Bd. I. S. 25 f. Berlin 1831).

wigshafen „aus Auftrag mehrerer Freunde der Unternehmung" erlassenen bezüglichen Aufruf (Anlage V). Aus diesem in mehrfacher Hinsicht interessanten Schriftstücke erhellt, daß schon damals für die neue Unternehmung mit großen Verhältnissen, insbesondere hinsichtlich des „Transithandels zwischen Baden und der Schweiz", gerechnet wurde. Auffällig erscheint allerdings, daß der Aufruf für die mutmaßlichen „Bedürfnisse" des Unternehmens eine Zahl von 160 Aktien zu je 300 fl., also ein Gründungskapital von 48000 fl., für genügend erachtete.

Es folgte die Bildung eines konstituierenden Gesellschaftsausschusses, welchem auch ein Mitglied des kaufmännischen Ausschusses in St. Gallen angehörte, ein Beweis dafür, welches lebhafte Interesse man dem neuen Unternehmen auch in der Schweiz entgegenbrachte. Nach entsprechenden Vorverhandlungen wurde dann die Gesellschaft unter dem Namen „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz" am 12. Juli 1830 definitiv konstituiert.

An der Spitze ihrer Statuten fanden sich folgende Sätze:

> „Der Zweck der Gesellschaft ist, durch Errichtung der Dampfschiffahrt die Verbindung, den Handel und Verkehr auf den Uferplätzen des Bodensees zu erleichtern und zu beleben. Demgemäß ist ihre Bestimmung, den Bodensee in seinem ganzen Umfange und den Rhein von Konstanz nach Schaffhausen mit Dampfschiffen zu befahren und sowohl auf diesen, als auch auf eigenen Schleppschiffen Handelsgegenstände, Waaren aller Art und Menschen von und nach allen Häfen und bedeutenden Plätzen des Bodensees, Untersees und womöglich des Rheines und zwar vorzugsweise von und nach Ludwigshafen, Überlingen, Konstanz, Meersburg und Rorschach nach festgesetzten Ordnungen zu führen."

Diesem ausgedehnten Programme entsprechend wurde, statt des früher gedachten Gründungskapitales von 48000 fl., „vorläufig" ein solches von 90000 fl., eingeteilt in 300 Aktien zu je 300 fl., festgesetzt. Zur Leitung der Gesellschaft wurde ein ständiger Verwaltungsausschuß bestellt und als dessen I. Präsident der Kaufmann und Fabrikant Macaire in Konstanz — derselbe, welcher früher schon die Errichtung eines besonderen Dampfbootunternehmens mit dem Betriebsstützpunkte Konstanz ins Auge gefaßt hatte und für die Verwirklichung seines alten Gedankens in neuer Form besonders tätig wirkte — gewählt.

Großherzog Leopold von Baden, am 30. März 1830 auf den Thron gelangt, brachte dem Unternehmen seine vollste Sympathie ent-

gegen und die Großh. Regierung unterstützte dasselbe in weitgehender Weise. Zeuge dessen ist das der Gesellschaft am 4. November 1830 verliehene landesherrliche Privilegium auf die Dauer von 25 Jahren (Anlage VI). Nach dem Inhalte desselben wurde der Gesellschaft für den Platz Ludwigshafen, den damaligen badischen Hauptverkehrsplatz am Bodensee, eine ähnlich vorteilhafte Stellung eingeräumt, wie solches seitens der württembergischen Regierung der Gesellschaft in Friedirchshafen bei ihrer seinerzeitigen Gründung auf diesem württembergischen Handelsplatze gewährt worden war, während dem neuen Unternehmen für die übrigen badischen Häfen gleichfalls sehr wertvolle Erleichterungen verschafft wurden. Die Gesellschaft hatte somit einen unvergleichlich besseren Standpunkt, als das eingegangene Cotta'sche Unternehmen je besessen. Alles dies konnte die badische Regierung der neuen Gesellschaft nur durch wesentliche Geldopfer ihrerseits verschaffen. Zugleich legte aber das Privilegium der neuen Gesellschaft — und dieses war wiederum bezeichnend für die damalige Stellung der badischen Regierung — eine ganz besondere Fürsorge für die Bedienung des Platzes Ludwigshafen auf.

Ferner übernahm der Staat, nach dem Vorgange in Württemberg, eine Anzahl Aktien der Gesellschaft, nämlich 50 Stück. Die Unterbringung der übrigen Stücke scheint allerdings zuerst mit Schwierigkeiten verknüpft gewesen zu sein, da Graf Zeppelin davon spricht, daß „die Gründer der Gesellschaft genöthigt waren, in der halben Welt Aktien anzubieten und wirklich beinahe um ihre Unterzeichnung zu betteln." Allein es dürfte hier bald eine Änderung zum Besseren eingetreten sein, indem bereits der handschriftliche Jahresbericht der Gesellschaft von 1833 das Aktienkapital auf „350, zu verschiedenen Terminen eingegangene Aktien" zu je 300 fl., also 105 000 fl., beziffert. Möglicherweise repräsentierten die hier zum ursprünglichen Gründungskapitale dazugekommenen weiteren 50 Aktien gerade die vom Staate bezogenen.

Um sich für ihren Verkehr in den nichtbadischen Häfen im vorhinein tunlichst vorteilhafte Verhältnisse zu schaffen, knüpfte die Gesellschaft noch vor der Eröffnung ihres Betriebes mit den Schifferschaften in Lindau, Rorschach und Schaffhausen entsprechende Verhandlungen an, welche durch Vermittlung der bezüglichen Handelsstände und Gemeindebehörden auch zu befriedigenden Abschlüssen gelangten. Hierher gehörte z. B. der bereits kurz erwähnte Vertrag mit der Schifferschaft in Schaffhausen vom 29. Februar 1832 über Pauschalierung der Abfuhrgelder.

Zur Durchführung ihres ausgedehnten Betriebsprogrammes hatte die Gesellschaft von Anfang an mindestens zwei tüchtige und leistungsfähige Dampfschiffe nötig und mag gerade das Mo-

ment der Leistungsfähigkeit der Grund gewesen sein, weshalb dieselbe den Erwerb des Cotta'schen „Max Joseph", dessen Zustand einer solchen Anforderung nicht entsprach, nicht betätigte. Die Gesellschaft ließ zunächst zwei Dampfschiffe bauen, welche auf dem Schiffmacherplatze bei Petershausen durch den englischen Schiffsbaumeister Pritschard erstellt wurden. Die Schiffskörper waren von Föhrenholz, welches Pritschard selbst aus den benachbarten Waldungen des Freiherrn von Bodman auswählte.

Beide Schiffe hatten wesentlich größere Dimensionen und deshalb auch bedeutend stärkere Maschinen als die älteren Schiffe „Wilhelm" und „Max Joseph". Masten erhielten diese beiden neueren Schiffe ebensowenig, als solche die eben genannten zwei älteren Dampfer besaßen.

Das größere der neuen Schiffe war für den Obersee und Überlinger-See bestimmt, erhielt eine aus England bezogene Maschine von 40 Pferdekräften und wurde bei seinem festlichen Stapellaufe am 15. Oktober 1831 nach dem regierenden Großherzoge „Leopold" getauft. Bei diesem Stapellaufe befand sich unter den Ehrengästen auch die von Schloß Arenaberg herübergekommene vormalige Königin Hortense von Holland, welche damit ihr bereits mehrfach bewiesenes besonderes Interesse für die Bodenseedampfschiffahrt aufs neue betätigte. Das kleinere Schiff bekam eine Maschine von 28 Pferdekräften, welche früher bereits in einem Dampfer auf dem Neuenburger-See verwendet war, und wurde „in freudiger Berücksichtigung der freundschaftlichen Handbietung der Schweiz" gegenüber der Gesellschaft „Helvetia" genannt.

Der „Leopold" begann seine Fahrten auf dem Obersee und Überlinger-See im November 1831. Ungewiß erscheint, von welchem Tage dieses Monates ab der Beginn des regelmäßigen Betriebes zu datieren ist.

Die „Helvetia" eröffnete ihre regelmäßigen Fahrten erst am 20. Juni 1832 und unternahm ihre erste Fahrt nach Schaffhausen am 26. Juli gl. J. Bereits an diesem Tage wäre dieselbe fast das Opfer eines fanatischen Aktes der Feindseligkeit gegen die Dampfschiffahrt geworden. Denn trotz des oben erwähnten gütlichen Abkommens der Gesellschaft in Konstanz mit der Schifferschaft von Schaffhausen vom 29. Februar gl. J. wurde die „Helvetia" bei ihrer ersten Ankunft dortselbst von einer wild erregten Menge empfangen, die Miene machte, den Dampfer auf seinem Halteplatze loszubinden und der Strömung des Rheines zu überlassen, wodurch derselbe dem nahen Wasserfalle zugetrieben und dort unfehlbar zerschmettert worden wäre. Allein der Kapitän rettete das ihm anvertraute Schiff durch eilige Flucht nach

Büsingen, durch dessen staatliche Zugehörigkeit zu Baden dasselbe vor weiteren Angriffen des Pöbels von Schaffhausen gesichert erschien.

Der unliebsame Vorfall führte zur Verhängung empfindlicher Freiheitsstrafen gegen die Rädelsführer des Tumultes in Schaffhausen, zum Amtsrücktritte des Bürgermeisters daselbst und zum Ausdrucke des Bedauerns seitens der Schaffhausener Behörden gegenüber der badischen Kreisregierung in Konstanz. Fortab konnte die „Helvetia" ungestört ihres Dienstes auf dem Rheine bis Schaffhausen walten.

Welche Uferorte die Gesellschaft zu Beginn ihres Betriebes zur Befahrung „nach festgesetzten Ordnungen" in ihr Programm aufgenommen hatte, ist aus den verfügbaren Behelfen nicht zu ersehen. Nach dem handschriftlich noch vorhandenen Jahresberichte der Gesellschaft für 1835 bedienten damals die Dampfschiffe derselben folgende Stationen:

In Baden: Konstanz, Ludwigshafen, Überlingen, Meersburg;
in Österreich: Bregenz, Fußach, Hard;
in Bayern: Lindau;
in Württemberg: Friedrichshafen;
in der Schweiz: Rorschach, Arbon und Horn, Rheineck, Uttwyl, Gottlieben, Ermatingen, Berlingen, Steckborn, Stein, Dießenhofen, Schaffhausen.

Die Fahrten nach Friedrichshafen aber scheinen, nach anderweitigen Aktennotizen, keine regelmäßigen, sondern nur außerordentliche gewesen zu sein. Wie es sich mit der in einer Position zusammengefaßten Station „Arbon und Horn" verhielt, mag dahin gestellt bleiben.

Der Betrieb hatte mit vielen, durch die Ungenügendheit der damaligen Hafeneinrichtungen für den Dampfbootverkehr entstehenden Schwierigkeiten zu kämpfen, denn noch immer war Ludwigshafen der einzige für diesen Verkehr aptierte Hafenplatz am ganzen See. Die Hauptmißstände ergaben sich durch die äußerst mangelhaften Einrichtungen in Konstanz selbst. Letztere bestanden einfach in einem in den See einspringenden Damme, an welchem hölzerne Landungsbrücken angebracht waren und an dessen Ende sich ein kleines hölzernes Wachhaus befand. Rings um den Damm lief in einiger Entfernung eine Pfahlreihe, die gerade gegenüber dem Wachhäuschen eine Einfahrtslucke für die Schiffe besaß, weshalb dieses Häuschen das „Luckenhäuschen", der darin stationierte Hafenwärter aber der „Luckenmann" genannt wurde. Die erwähnte Pfahlreihe bildete, wie in früheren Jahrhunderten, den alleinigen Hafenschutz gegenüber dem offenen See. Überdies war die ganze Anlage so versandet, daß sie nur bei hohem Wasserstande anstandslos benutzt werden konnte, und zugleich dem Ost-

winde derart ausgesetzt, daß die Landung oft gefährlich, ja unmöglich erschien. In solchen Fällen mußten die Reisenden an einem bestimmten Platze, weit von der Stadt, gelandet werden, während die Güter öfter tagelang auf dem See herumgeführt wurden, bevor sie ausgeladen werden konnten. Diese Zustände schienen allerdings sehr wenig geeignet für den Betriebsstützpunkt des neuen Unternehmens, weswegen Macaire bereits im J. 1832 bei der Regierung auf Erbauung eines neuen, zeitgemäßen Hafens in Konstanz drängte. Allein vorerst wurden nur die allernotwendigsten Verbesserungen der bestehenden Anlagen betätigt; die Einleitung einer Neuanlage erfolgte erst im J. 1839. Überlingen und Meersburg besaßen zwar aus früherer Zeit Hafenanlagen, allein dieselben waren zu klein und beengt für die Dampfschiffahrt; letztere mußte sich deshalb mit einfachen Holzbrücken am offenen See begnügen. Indessen wurde im J. 1837 aus Staatsmitteln die Summe von 10 000 fl. für die Neuschaffung entsprechender Hafenanlagen in Meersburg bewilligt. In Bregenz, dessen Ufer weithin versandet waren, konnten Dampfschiffe überhaupt nur bei hohem Wasserstande landen. Bei Mittel- und Niederwasserstand aber mußte die Verbindung vom Ufer zu den Dampfern durch 50' bis 60' lange, auf eingerammten Pflöcken aufgelegte Laufbretter hergestellt werden, ein Auskunftsmittel, welches bei ungünstigem Wetter kaum angänglich erschien. Lindau besaß, wie bereits betont, in früherer Zeit den weitaus besten Hafen am See, aber auch bei seinen Einrichtungen hatte sich der Zahn der Zeit fühlbar gemacht und litt auch er an zunehmender Versandung. Die wenig günstigen damaligen Hafenverhältnisse von Friedrichshafen und die höchst ungünstigen von Rorschach sind bereits weiter oben erwähnt.

Die meisten übrigen Uferplätze des Sees, welche die Konstanzer Gesellschaft in ihren Dampfbootbetrieb einbezog, hatten derart mangelhafte Landungsstellen, daß die Dampfer daselbst in der Regel überhaupt nicht am Lande anlegten, sondern Reisende und „Effekten" nur mittels Kahnverbindungen mit dem Festlande einnahmen und absetzten. Die Einrichtung des Dienstes an diesen „Kahnstationen" war seitens der Gesellschaft besonders geregelt.

Was aber die Rheinstrecke bis Schaffhausen betraf, so hatte die „Helvetia", welche nunmehr den Dienst auf derselben versah, auch ihrerseits unter jenen mißlichen Betriebsverhältnissen zu leiden, welche schon dem „Max Joseph" so hindernd entgegengetreten waren.

Wenn dergestalt der Betriebsdienst der neuen Gesellschaft auch vielfach mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, so gelang es deren zielbewußtem und tatkräftigem Auftreten dennoch, sich von Anfang an Vertrauen, zu erwerben, und dam' zugleich die d' und dort noch be-

stehende grundsätzliche Gegnerschaft gegen die Dampfschiffahrt mehr und mehr zu beseitigen.

Die Details der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft für den hier fraglichen Zeitabschnitt von 1831—1837 sind, soweit sie aus den noch vorhandenen Behelfen entnommen werden konnten, in der Tabelle V enthalten. Auch die Post nahm sofort die Dienste der Gesellschaft in Konstanz in Anspruch und ging letztere bereits im J. 1837 mit dem Gedanken um, im Interesse der Erhöhung ihrer postalischen Leistungsfähigkeit einen eigenen kleinen Postdampfer zu erbauen, allein dieser Gedanke kam nicht zum Vollzuge.

Ereignisse von Bedeutung hatte die Gesellschaft in diesem Zeitabschnitte, mit Ausnahme des bereits erwähnten Attentates auf die „Helvetia", nicht zu verzeichnen und blieben insbesondere ihre beiden Dampfschiffe von Unfällen verschont.

2. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen und die Einleitung ihrer Neugestaltung.

Die Gesellschaft in Friedrichshafen verharrte, wie bereits erwähnt, neben der Ausbreitung der aufstrebenden neuen Konstanzer Gesellschaft, zunächst in ihrem seitherigen engen Wirkungskreise, welcher sich auf die — wöchentlich nunmehr fünfmaligen — regelmäßigen Fahrten des „Wilhelm" zwischen Friedrichshafen und Rorschach, dann zeitweilige außerordentliche Fahrten desselben an Markt- und Meßtagen nach anderen Uferorten, sowie auf sonn- und feiertägliche Lustfahrten nach verschiedenen Richtungen beschränkte. Der „Wilhelm" erhielt im J. 1832 einen neuen aus England bezogenen Dampfkessel; die Segelflotille, welche aus der Zeit der alten Schiffergesellschaft von Friedrichshafen stammte, verringerte sich allmählich auf ein großes und ein kleines Segelschiff, welche neben dem „Wilhelm" einzelne Fahrten zwischen Friedrichshafen und Rorschach betätigten. Außerdem besaß die Gesellschaft ein Schleppschiff für den „Wilhelm".

Bei diesem beschränkten Wirkungskreise der Gesellschaft in Friedrichshafen bot die Ausbreitung der neuen Gesellschaft in Konstanz derselben keine eigentliche Konkurrenz. Von einer Konkurrenz überhaupt könnte man nur insofern sprechen, als die neue Gesellschaft die Förderung des Speditionshandels von Ludwigshafen, welcher mit jenem von Friedrichshafen rivalisierte, zu einer ihrer Hauptobliegenheiten rechnete.

Welche Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse die Gesellschaft in Friedrichshafen mit ihrem erörterten beschränkten Wirkungskreise erzielte, läßt sich bei dem Mangel einschlägiger Behelfe im einzelnen nur mehr

in dem gleichen minimalen Maße feststellen, wie für die J. 1824 bis 1831.[1]) Als gewiß dürfte anzunehmen sein, daß diese Ergebnisse die Gesellschaft befriedigten. Denn nur auf diese Weise läßt sich jene stille Selbstgenügsamkeit erklären, mit welcher die Gesellschaft in Friedrichshafen auf den bedeutenderen Wirkungskreis der jüngeren Gesellschaft von Konstanz, dann auf die im J. 1835 erfolgte Gründung einer dritten Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau, sowie auf die etwa um die gleiche Zeit in Bregenz und St. Gallen zu Tage getretenen Bestrebungen bezüglich Gründung fernerer Dampfschiffahrtsanstalten blickte.

Selbst dazu konnte sie sich nicht entschließen, dem längst vorhandenen Bedürfnisse nach Anschaffung eines zweiten Dampfschiffes für den gesteigerten Verkehr zwischen Friedrichshafen und Rorschach zu entsprechen, vielmehr begnügte sie sich damit, ein weiteres Schleppschiff für den „Wilhelm" anzuschaffen. Dasselbe wurde nach der von dem Schiffsbaumeister Pearz damals auf dem Bodensee eingeführten neuen Type von Segelschiffen, d. i. nach Art eines Schooners, erstellt und erhielt eine Tragfähigkeit von 1000 Zentnern.

Dieses an Rückständigkeit streifende stille Selbstgenügen der Gesellschaft in Friedrichshafen konnte sich unmöglich des Beifalles des Königs Wilhelm I. von Württemberg, durch dessen weitblickende und tatkräftige Initiative der Bodenseedampfschiffahrt überhaupt und der genannten Gesellschaft, als deren ersten Repräsentantin, insbesondere seinerzeit die Wege geebnet worden waren, erfreuen. Ebensowenig konnte die Regierung dasselbe als mit den allgemeinen Staatsinteressen in Einklang stehend erachten. Dieselbe erkannte vielmehr die Erbauung eines weiteren Dampfers zur Ausdehnung des Dampfschiffverkehres von Friedrichshafen aus auch nach anderen Bodenseehäfen als nach Rorschach allein „als ein unabweisbares Bedürfniß, und ihren rastlosen Bemühungen ist es endlich gelungen, die Schwierigkeiten, welche der Ausführung in dem Privilegium der Dampfschiffahrtsgesellschaft im Wege standen, zu überwinden und am Schlusse des J. 1837 das Eingehen der Gesellschaft auf die Herstellung eines zweiten Dampfbootes unter jenen Bestimmungen zu erwirken", welche in der Anlage VIII enthalten sind.[2])

---

[1]) Vergl. S. 88, Anm. 2.

[2]) Die hier innerhalb der Anführungszeichen stehenden Worte des Textes, ebenso die hier erwähnten „Bestimmungen", wie ich solche in der Anlage VIII wiedergebe, sind aus dem in der S. Ü. No. 45 aufgeführten Buche des Oberfinanzrates von Memminger entnommen und besitzen, da dieses Buch „aus Auftrag der Regierung herausgegeben" wurde, den Charakter offizieller Mitteilungen. Weitere Anhaltspunkte über die Vorgänge, welche zur Umwandlung der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen in eine neue Gesellschaft führten, vermochte ich nicht aufzufinden.

Diese Bestimmungen bedingten eine Umwandlung der seitherigen Gesellschaft in eine neue, welche dann zu Anfang des J. 1838 vor sich ging.

3. Die Gründung und Betriebsvorbereitung der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau.

Seit 1835.

In den zweiten Zeitabschnitt der Bodenseedampfschiffahrt von 1831—1837 fällt auch der Anfang der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau und zwar in der Beschränkung, daß letztere in dem genannten Zeitabschnitte zwar ihren Betrieb noch nicht aufnahm, wohl aber eine sehr intensive Tätigkeit hinsichtlich ihrer Begründung und inneren Ausgestaltung, sowie hinsichtlich der Vorbereitung ihres Gemeinschaftsverhältnisses mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz entwickelte.

Wenngleich nun diese Gesamttätigkeit der neuen Gesellschaft in Lindau während des erwähnten zweiten Zeitabschnittes hier, bei der Behandlung des letzteren, zu besprechen wäre, so empfiehlt es sich doch, diese Besprechung nur auf die Gründung und innere Ausgestaltung derselben zu beschränken und deren Tätigkeit bezüglich der Vorbereitung des genannten Gemeinschaftsverhältnisses mit der Erörterung des letzteren selbst im nächsten Zeitabschnitte zu verbinden, ebenso wie die analoge Tätigkeit der Gesellschaft in Konstanz während des zweiten Zeitabschnittes erst bei der gedachten Erörterung zur Darstellung kommen wird. Denn nur auf solche Weise erscheint es möglich, einen zusammenhängenden Überblick über die Entstehung und den Verlauf des Gemeinschaftsverhältnisses, welches den Kernpunkt des dritten Zeitabschnittes der Bodenseedampfschiffahrt bildet, zu gewinnen.

Lindau war einst an der Spitze der alten Segelschiffahrt auf dem Bodensee gestanden und hatte durch das Unternehmen des Freiherrn von Cotta, zugleich mit Friedrichshafen, zuerst am See das moderne Verkehrsmittel der Dampfschiffahrt erhalten sollen. Allein die Seßhaftmachung des neuen Unternehmens in Lindau war an dem Widerstande der dortigen Schifferinnung gescheitert. Nun, da die gedeihlich sich entfaltende Betriebstätigkeit der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz, welche gleichsam die Nachfolgerin des früher zurückgewiesenen Cotta'schen Unternehmens darstellte, Lindau in ihren Geschäftskreis einbezogen

hatte, fühlte man dort mehr und mehr das Mißliche des Nichtbesitzes einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt, und dieses Gefühl zeitigte den Wunsch nach Gründung einer solchen. Dieselbe erfolgte denn auch in dem für die Verkehrsgeschichte Bayerns überhaupt bedeutsamen J. 1835 und erschien unter den Mitbegründern merkwürdigerweise die Schifferschaft daselbst.[1])

Bereits am 24. April 1835 fand eine öffentliche Versammlung statt, in welcher von jenen Männern, die an der Spitze der Bewegung für die Gründung einer eigenen Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft standen, den erschienenen Vertretern der Schifferinnung mündlich die bestimmte Versicherung abgegeben wurde, daß man nie beabsichtigen werde, infolge der Einführung des neuen Verkehrsmittels ihre hergebrachten Rechte zu beeinträchtigen.

In einer am 26. gl. M. stattgefundenen weiteren Versammlung erfolgte die förmliche Konstituierung der „Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau" und wurde als vorläufige Grundlage des neuen Unternehmens die Anschaffung eines Dampfbootes und die Normierung des Gründungskapitales auf 50000 fl., zerlegt in 200 Aktien zu je 250 fl., angenommen. Von den Anwesenden wurden sofort 137 Aktien fest gezeichnet, darunter 12 von den Vertretern der Stadtgemeinde, und 50 von den Angehörigen der — Schifferinnung. Zugleich wurde ein geschäftsführender Ausschuß eingesetzt, welchem statutengemäß ein Mitglied der Schifferinnung angehören mußte.

Dieser Ausschuß verständigte alsbald, am 28. April 1835, die Gesellschaft in Konstanz, welche ja Lindau regelmäßig befuhr, von erwähnter Konstituierung brieflich unter dem ausdrücklichen Anfügen, daß man in Lindau keine Konkurrenz, sondern ein förderliches Zusammenwirken der beiden Gesellschaften wünsche.

---

[1]) Die Verkehrsgeschichte Bayerns weist für das J. 1835, außer der Gründung der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau, noch folgende beachtenswerte Data auf:

Die Betriebseröffnung der Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth, der ersten Lokomotiveisenbahn nicht nur in Bayern, sondern im ganzen Gebiete des damaligen Deutschen Bundes;

Die Kgl. Genehmigung zur Ausführung einer Eisenbahn zwischen München und Augsburg, der zweiten Eisenbahn Bayerns;

Die Gründung der Bayerisch-Württembergischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mit dem Sitze in Regensburg, des ersten Unternehmens für Flußdampfschiffahrt in Bayern, und

Die regierungsseitige Übertragung der Bildung einer Aktiengesellschaft zur Ausführung des im J. 1834 gesetzlich genehmigten Donau-Main-Kanales (mit dessen Erstellung die ältere Kanalbauperiode in Deutschland abschloß) an das Haus Rothschild und Söhne in Frankfurt a. M.

Am 30. gl. M. bestätigte der Ausschuß der Schifferinnung in Lindau die den Vertretern derselben in der Versammlung vom 24. gl. M. mündlich erteilte Zusicherung der Achtung ihrer Rechte schriftlich, in ausdrücklicher Weise.

Beide Schreiben beweisen, wie die Gründer und Leiter der neuen Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft von allem Anfange an überzeugt waren, daß ihr Unternehmen nur im Wege gütlicher Verständigung und freundschaftlicher Beziehung einerseits mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz, anderseits mit der Schifferinnung in Lindau eine gedeihliche Entwicklung nehmen könne.

Die neue Dampfschiffahrtsgesellschaft säumte sodann nicht, in weiterer Verfolgung dieser Anschauung, bereits am 30. Mai 1835 eine vorläufige Übereinkunft mit der Schifferinnung hinsichtlich der Regelung der Einzelheiten der gegenseitigen Geschäftsbeziehungen nach der Betriebseröffnung der Dampfschiffahrt abzuschließen. In dieser Übereinkunft trat die Schifferinnung, unter Wahrung ihres ausschließlichen Ladungsrechtes für Getreide, Salz und Holz, der Dampfschiffahrt für deren Privilegiumsdauer die Verschiffung von Personen und den übrigen Warengattungen gegen bestimmte Abfuhr-Vergütungssätze um so mehr ab, „als sie selbst an dieser Gesellschaft wesentlich interessiert sei." Bei beiden Vertragsteilen, jedenfalls aber bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft, waltete bei Abschluß dieser vorläufigen Übereinkunft die Hoffnung, daß die Regierung sofort bei Erteilung des erbetenen Privilegiums an die letztere die vollständige oder teilweise Abfindung der berechtigten Ansprüche der Schifferinnung in ähnlicher Weise auf die Staatskasse übernehmen werde, wie dieses in Württemberg zu Gunsten der Friedrichshafener und in Baden zu Gunsten der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft geschehen war.

Indessen beschränkte sich das der Lindauer Dampfschifffahrtsgesellschaft unter dem 16. August 1835 auf die Dauer von 10 Jahren gewährte Privilegium (Anlage VII) darauf, derselben die Ausübung der Dampfschiffahrt „unbeschadet der Rechte dritter, insbesondere der Schiffergesellschaft in Lindau, und ohne allen Zwang für Güterversender und Reisende" zu erteilen. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft, die ihre vorerwähnte Hoffnung auf regierungsseitige Übernahme der Abfindung der Schifferinnung bei Gelegenheit der Privilegiumserteilung also nicht erfüllt sah, wendete sich nunmehr am 25. Januar 1837 mit einem ausführlichen schriftlichen Gesuche in dieser Richtung an das Ministerium. Allein wegen der Schwierigkeit der Frage — es handelte sich um die Befriedigung von 48 Schifferfamilien und demgemäß um sehr bedeutende Geldopfer der Regierung — zog sich die Entscheidung des Ministeriums länger hinaus, als man in Lindau erwartete.

Auch mit der bayerischen Postanstalt war die neue Dampfschiffahrtsgesellschaft bald nach ihrer Gründung wegen Einrichtung ineinandergreifender Dampfschiffahrts- und Postkurse in Verbindung getreten. Diese Kurse wurden vereinbart und sollten vom Tage der Betriebseröffnung der Lindauer Gesellschaft an ins Leben treten. Es ergaben sich aber auch in dieser Richtung noch vor der erwähnten Betriebseröffnung Schwierigkeiten.

Die Regelung dieser beiden die Dampfschiffahrtsgesellschaft drückenden Fragen — einerseits gegenüber der Lindauer Schifferinnung, andererseits gegenüber der bayerischen Postanstalt — erfolgte im Fortgange des Gemeinschaftsverhältnisses derselben mit der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft und ist bei dessen Besprechung zu erörtern.

Eine Hauptsorge der neuen Gesellschaft richtete sich von Anfang an auf die Beschaffung eines besonders leistungsfähigen Dampfschiffes für ihren Dienst. Hiebei entschloß dieselbe sich zu der für den Bodensee bedeutungsvollen Neuerung der Verwendung einer eisernen Schiffsschaale, statt der seither üblichen hölzernen, sowie einer Doppelmaschine von 40 Pferdekräften, endlich zur Anbringung eines Mastes mit vollständigem Segelwerke, welcher Einrichtung, wie bereits angedeutet, die seitherigen Bodenseedampfer entbehrten. Ein Mitglied des Ausschusses, Großhändler E. von Pfister in Lindau, welcher der Frage des Schiffsbaues besonderes Interesse zuwendete und hiewegen mehrfache Reisen unternahm, schloß im J. 1836 mit der Firma Vairbairn in Manchester einen Lieferungsvertrag über ein nach obigen Gesichtspunkten zu erstellendes Dampfboot ab. Die einzelnen Teile des Schiffes und der Maschine wurden in den Werkstätten der genannten Firma verfertigt und von da über Rotterdam und Mannheim nach Ludwigshafen am Überlinger-See spediert, von wo aus sie durch Lindauer Segelschiffe nach Lindau selbst verbracht wurden.[1]) Dort erfolgte, bei dem sog. Fuchsloche, d. i. auf dem Platze der heutigen Werfte, die Zusammensetzung der Schiffsteile unter Leitung des Mechanikers Lämmlein von Rapperswyl.

Am 6. September 1837 fand der Stapellauf des Schiffes in festlicher Weise statt, wobei die „verbündete" Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz durch ihren Dampfer „Helvetia" vertreten war. Bei dem Stapellaufe brach der Ablaufschlitten. Das Schiff saß mit seinem hinteren Teile auf dem Ufer fest und mußte durch die „Helvetia" abgeschleppt werden. Bei der mit dem Stapellaufe verbundenen Taufe

---

[1]) Die bayerische Regierung nahm $^3/_4$ des tarifmäßigen Eingangszolles für die Schiffs- und Maschinenteile, dessen Entrichtung mit Rücksicht auf die Zollvereinsbestimmungen nicht zu umgehen war, auf Rechnung des Staates.

erhielt das Schiff, nach dem damals regierenden Könige Ludwig I., den Namen „Ludwig". Dasselbe war nicht nur wegen seiner bereits angegebenen neuen Konstruktion, sondern auch wegen seiner auf dem Bodensee bis dahin noch unerreichten Länge von 120' bemerkenswert.

Am 10. Oktober unternahm der „Ludwig" seine erste Fahrt nach Konstanz. Dieselbe, unter großer Anteilnahme und mit festlichem Gepränge vollzogen, stellte das offizielle Verbrüderungsfest der beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften vor und trug letzteres, nach einem mir vorliegenden Privatbriefe eines persönlichen Teilnehmers, einen ausgeprägt feuchtfröhlichen Charakter.

Inzwischen hatte die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau erkannt, daß das von ihr zuerst angenommene Gründungskapital von 50000 fl. unzureichend erschien. Sie erhöhte daher dasselbe durch Ausgabe neuer Aktien, welche sehr begehrt wurden, allmählich auf den Gesamtbetrag von 75000 fl. Demgegenüber beliefen sich die Bauausgaben für den „Ludwig" bereits im J. 1837 auf rund 79000 fl. Die Gesellschaft, welche eine weitere Erhöhung des Aktienkapitales vorerst vermeiden wollte, sah sich deshalb zur Aufnahme eines Passivkapitales von 14000 fl. veranlaßt.[1])

In dieser keineswegs glänzenden finanziellen Situation trat dieselbe in das am 1. Januar 1838 tatsächlich beginnende Gemeinschaftsverhältnis mit der Konstanzer Gesellschaft ein.

III. Kapitel.

Die Zeit von 1838—1842.

1. Das Gemeinschaftsverhältnis der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz und der Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau.

Dieses am 1. Januar 1838, zugleich mit der Betriebseröffnung der neuen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau, in Kraft getretene

---

[1]) Zu der ersten Anschaffungssumme für den „Ludwig" mit rund 79000 fl. kamen weitere, in die J. 1838—1840 fallende Nachzahlungen für Verbesserungen, Ausstattung und vorzüglich für Umsetzung der anfänglich unrichtig eingesetzten Maschine, wonach sich der Gesamtaufwand für das Schiff schließlich auf 88168 fl. belief. Namentlich die beträchtlichen Kosten der nachträglichen Maschinenumsetzung berührten den Gesellschaftsausschuß sehr unangenehm und äußerte sich derselbe in dem Jahresberichte für 1839 in bitteren Worten über dieses Vorkommnis, welches „dem Bauführer nicht zur Ehre gereicht habe".

und am 31. August 1842 endgültig wieder gelöste Verhältnis bildete, wie bereits angedeutet, den Kernpunkt des dritten Zeitabschnittes der Bodenseedampfschiffahrt und verlieh dem letzterem seine äußere Signatur. Während der ganzen Dauer dieses Verhältnisses gingen alle Beziehungen der beiden „verbündeten" Gesellschaften so nachhaltig in demselben auf, daß für den fraglichen Zeitabschnitt die Geschichte dieses Gemeinschaftsverhältnisses auch die Geschichte dieser beiden Gesellschaften selbst darstellt. Deshalb glaubte ich neben der Erörterung dieses Gemeinschaftsverhältnisses für den dritten Zeitabschnitt von einer gesonderten geschichtlichen Betrachtung der beiden fraglichen Dampfschiffahrtsgesellschaften für sich absehen zu dürfen.

Das Gemeinschaftsverhältnis war aber nicht dasjenige Verhältnis zwischen den beiden Gesellschaften, welches man nach der schönklingenden Bezeichnung annehmen sollte, nämlich ein zweckförderndes und die beiden „Verbündeten" erfreuendes Zusammenwirken. Dieses sog. „Gemeinschaftsverhältnis" war im Gegenteile vom Anfange bis zum Ende nichts anderes, als ein fortgesetzter Streit und Zank zwischen den beiden Vertragsteilen, welcher dieselben schließlich derart erbitterte, daß sie nach kurzer Zeit grollend auseinander gingen und der schroffe Gegensatz zwischen denselben noch in dem folgenden vierten Zeitabschnitte der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt die unerquicklichsten Verhältnisse zeitigte, unter denen nicht nur die beiden ursprünglichen „Verbündeten" selbst, sondern auch die zuerst unbeteiligt gewesene Württembergische Dampfschiffahrtsgesellschaft empfindlich zu leiden hatte.

Erschwert und verschärft wurde die an und für sich schwierige Sachlage während der Dauer des Gemeinschaftsverhältnisses durch die heftigen Zwistigkeiten der Lindauer Gesellschaft mit der dortigen Schifferinnung, sowie durch die Meinungsverschiedenheiten, welche sich zwischen der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft und dem derselben beigegebenen Ministerialkommissär in störender Weise geltend machten.

Das ganze Gemeinschaftsverhältnis mit dem dessen baldigen Bruche nachfolgenden Verkehrskriege unter den damals auf dem Bodensee allein bestandenen drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften bildet eine sehr interessante Episode in der deutschen Verkehrsgeschichte der ersten Hälfte des 19. Jahrhundertes, kann aber hier sachgemäß nur in Umrissen zur Darstellung kommen. Diese Darstellung muß, wenngleich dieselbe nach ihren Hauptmomenten in verschiedene kleinere Abschnitte zerlegt wird, dennoch auch innerhalb dieser Abschnitte ein gewisses chaotisches Gepräge an sich tragen. Denn, da die einzelnen Vorgänge sich chaotisch folgten und dabei immer einer auf den anderen einwirkte, war bei der Darstellung zunächst auf eine chronologische Aneinanderreihung dieser Vorgänge Bedacht zu nehmen, wodurch hin-

wieder die Übersichtlichkeit der zusammengehörigen Momente leiden mußte. Indessen versuchte ich durch entsprechende Gruppierung des Materiales auch innerhalb der kleineren Abschnitte die Übersichtlichkeit der Darstellung möglichst zu fördern.

Vor dem Eingehen auf die Geschichte des Verhältnisses erscheint es notwendig, das Wesen desselben zu fixieren. Dieses hatte die Annahme zur Grundlage, daß jede der „verbündeten" Dampfschiffahrtsgesellschaften als selbständiges Unternehmen mit eigener Betriebs- und Vermögensverwaltung für sich bestehe, daß aber beide den Verkehr auf dem See mit vereinigten Betriebsmitteln und gemeinsamem Betriebsplane, unter Teilung der hiebei zu erzielenden Reineinnahme (Betriebsüberschuß) nach einem festnormierten Teilungsmodus, gemeinschaftlich ausführten.

Das Hauptmoment dieses auf einen gemeinschaftlichen Gewinn abzielenden Verhältnisses war naturgemäß der Verteilungsmodus hinsichtlich der gemeinschaftlichen Reineinnahme, und der Streit um die Feststellung dieses Modus war die Hauptquelle aller Zerwürfnisse zwischen den beiden Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Die Differenzen zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung in Lindau spielten aber insofern sehr wesentlich in das Gemeinschaftsverhältnis herein, als die Ansprüche der letzteren auf Erhebung von Abfuhrgeldern in Lindau eine Minderung der Reineinnahme der Dampfschiffahrt überhaupt zur Folge haben mußten.

a) Die Einleitung des Gemeinschaftsverhältnisses.

1835—1837.

Auf das Schreiben der neuen Gesellschaft in Lindau an jene in Konstanz vom 28. April 1835 hin, in welchem neben der Mitteilung der erfolgten Gründung auch der Wunsch nach einem förderlichen Zusammenwirken ausgesprochen erschien, fand schon am 30. Juni gl. J. eine erste Zusammenkunft von beiderseitigen Vertretern zum Zwecke näherer Verabredung in dem „neutralen" Hafenorte Friedrichshafen statt. Hier wurde bereits eine Verständigung über Errichtung eines Gemeinschaftsverhältnisses in dem erwähnten Sinne getroffen und dabei angenommen, daß von der zu erzielenden Reineinnahme Konstanz 63 %, hingegen Lindau 37 % zu beziehen habe. Bestimmend für diesen Teilungsmodus war der Umstand, daß Konstanz mit zwei Schiffen, Lindau nur mit einem Schiffe in das Gemeinschaftsverhältnis eintreten werde, dieses eine Lindauer Schiff aber wegen seiner neueren Bauart und hiedurch bedingten größeren Leistungsfähigkeit auch eine besondere Berücksichtigung verdiene. Ferner wurde

bei dieser Verständigung angenommen, daß im allgemeinen jede der beiden Gesellschaften bezüglich der Abfuhrgelder der anderen gleichstehen solle, also die Lindauer Gesellschaft in den badischen Häfen (ausgenommen Ludwigshafen, hinsichtlich dessen besondere Bestimmungen getroffen wurden) an den von der badischen Regierung daselbst bewirkten Befreiungen oder Ermäßigungen für die badische Gesellschaft, letztere dafür in Lindau an jenen Ermäßigungen teil habe, welche die Lindauer Gesellschaft in ihrer vorläufigen Übereinkunft mit der dortigen Schifferinnung vom 30. Mai 1835 für sich gewonnen hatte.

Nach dem Zustandekommen dieser ersten Verständigung beider Dampfschiffahrtsgesellschaften beruhten die weiteren Verhandlungen, wohl wegen der Verzögerung des Baues des Lindauer Schiffes, fast ein ganzes Jahr lang und wurden erst am 13. Juni 1836 wieder aufgenommen.

Unterdessen hatten sich bereits Differenzen zwischen den beiden Gesellschaften ergeben. Die hauptsächlichsten beruhten darin, daß die Konstanzer Gesellschaft, welche Friedrichshafen seit längerer Zeit nicht mehr befahren hatte, mittlerweile eine neue Fahrt zwischen dort und Konstanz einrichtete, worin die Gesellschaft in Lindau eine Schädigung ihrer Interessen erblickte, dann, daß die Ausführung jener täglichen Fahrten zwischen Lindau und Rorschach, welche die Gesellschaft in Lindau mit der bayerischen Postanstalt vereinbart hatte, nach dem von der Konstanzer Gesellschaft in Aussicht genommenen gemeinschaftlichen Fahrplane untunlich erschien.

Doch kam am 13. März 1837 der endgültige Vereinigungsvertrag zwischen beiden Gesellschaften zu stande (Anlage IX) und galt hiemit das „Bündnis" derselben als besiegelt. Dieser endgültige Vertrag beruhte in der Hauptsache auf den Bestimmungeu der ersten Verständigung vom 30. Juni 1835. Hinsichtlich der inzwischen aufgetauchten, oben erwähnten Differenzpunkte wurde darin weiter vereinbart, daß die Konstanzer Gesellschaft zwar die sofortige Ausführung der von der Lindauer Gesellschaft festgehaltenen täglichen Fahrten zwischen Lindau und Rorschach, dagegen letztere für die Zeit vom Beginne des Sommerfahrplanes 1838 ab die gemeinsame Befahrung von Friedrichshafen, jedoch nur zum Zwecke der Personenbeförderung, zugab.

b) Das Gemeinschaftsverhältnis nach Maßgabe des Vertrages vom 13. März 1837.

1838—1839.

Auf der Grundlage des Vertrages vom 13. März 1837 (Anlage IX) und der erwähnten weiteren Abmachungen dazu begann die tat-

sächliche Wirkung des Gemeinschaftsverhältnisses mit dem 1. Januar 1838, als dem Tage der Betriebseröffnung der Lindauer Gesellschaft.

Letztere trug sich damals immer noch mit der Hoffnung, daß ihre am 25. Januar 1837 an das Ministerium gerichtete Bitte um Ablösung der Privilegien der Schifferinnung durch den Staat, welche Ablösung sie und damit die Konstanzer Gesellschaft von den immerhin noch drückenden Bestimmungen der vorläufigen Übereinkunft mit der Schifferinnung vom 30. Mai 1835 befreien sollte — in Bälde willfährig beschieden werden möchte. Allein dieser Hoffnung mußte sie entsagen, als eine Entschließung des Ministeriums vom 27. Januar 1838 die vorläufige Übereinkunft selbst, wegen mangelnder Zuständigkeit der Schifferinnung zu deren Abschlusse, außer Wirksamkeit setzte.[1])

Nun gewann in der Schifferinnung die intransigente Partei, welche schon mit der vorläufigen Übereinkunft vom 30. Mai 1835 unzufrieden gewesen war, die Oberhand.[2]) Die Schifferinnung erachtete sich aller Verpflichtungen der Dampfschiffahrt gegenüber enthoben und forderte von der Lindauer, wie von der Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft — von letzterer direkt — die normalen Abfuhrgelder für den Dampfschiffverkehr im Hafen von Lindau.

Bei einem hierauf unter dem Vorsitze des Lindauer Bürgermeisters am 27. Mai 1838 erfolgten Zusammentritte von Abgeordneten der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung wurde von seiten der genannten Gesellschaft der Innung für Gewährung vollständiger Abfuhrfreiheit an die verbündeten Dampfschiffahrtsgesellschaften eine einmalige Abfindungssumme von 20000 fl. angeboten, von der Innung aber nicht angenommen. Die verbündeten Dampfschiffahrtsgesellschaften beschlossen, bis auf weiteres eine Zahlung von Abfuhrgeldern an die

---

[1]) Die aufhebende Ministerialentschließung vom 27. Januar 1838 stützte sich auf die bereits oben erwähnte ältere Entschließung vom 6. Mai 1815, welche der Schifferinnung zwar den Fortbesitz der in Lindau bestehenden Abfuhrrechte zugestand, den Abschluß aber von Verträgen ohne vorgängige Einholung Allerhöchster Genehmigung untersagte. Diese Einholung war im gegebenen Falle nicht erfolgt, vielmehr die ganze Angelegenheit erst durch die mehrfach angeführte Eingabe der Dampfschiffahrtsgesellschaft an das Ministerium vom 25. Januar 1837 zu der Kenntnis des letzteren gelangt. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft machte später der Schifferinnung die Verschweigung der Beschränkung ihres Rechtes zu Vertragsabschlüssen zum Vorwurfe. Allein es dürfte anzunehmen sein, daß die Schifferinnung in dem guten Glauben gehandelt hatte, diese Beschränkung finde auf die privilegierte einheimische Dampfschiffahrtsgesellschaft keine Anwendung.

[2]) Bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft und in den derselben nahestehenden Kreisen herrschte damals die Meinung, daß der wachsende Widerstand der Schifferinnung sich auf eine hinter ihr stehende, der Dampfschiffahrt abholde, geheimnisvolle, einflußreiche Persönlichkeit stütze. Diese Meinung möchte wohl in das Märchengebiet zu verweisen sein.

Lindauer Schifferinnung überhaupt nicht zu leisten, während die Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft an das bayerische Ministerium die Bitte um Intervention gegenüber der dortigen Schifferinnung richtete.

Inzwischen hatte sich eine gewisse Mißstimmung in St. Gallen, sowie in Schaffhausen darüber geltend gemacht, daß durch die Leistungen der verbündeten Gesellschaften die kommerziellen und mehr noch die postalischen Bedürfnisse der Schweiz ungenügend gefördert würden. Vielleicht spielte bei dieser Mißstimmung auch ein patriotisches Unbehagen herein, daß die Schweiz allein des Besitzes einer eigenen Dampfschiffahrtsanstalt für den Bodensee entbehrte, während Württemberg, Bayern und Baden solche besaßen und in Österreich, wie weiter unten dargelegt werden wird, seit 1830 wenigstens Versuche zur Gründung einer solchen Anstalt im Gange waren. Genug, man plante in Schaffhausen, wie in St. Gallen bereits zu Anfang des J. 1838 die Errichtung eigener heimischer Dampfschiffahrtsanstalten. Während in Schaffhausen dieser Plan von dem dortigen kaufmännischen Direktorium erst im allgemeinen erwogen wurde, war er in St. Gallen schon weiter gediehen, indem der kleine Rat dieses Kantons bereits eine „Dampfboot-Bau-Kommission" in St. Gallen eingesetzt und bei dem großen Rate einen entsprechenden Kredit für den Bau zunächst eines St. Gallischen Dampfers anzufordern beschlossen hatte.

Man erwog aber in St. Gallen auch die Möglichkeit, die bessere Förderung der schweizerischen Verkehrsinteressen und die Gewinnung schweizerischen Einflusses auf die Bodenseedampfschiffahrt überhaupt auf kürzerem Wege als durch eigenen Schiffsbau, nämlich durch finanzielle Beteiligung an einer der bestehenden deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften herbeizuführen.

In diesem Sinne erging bereits am 26. Februar 1838 von St. Gallen aus an den Ausschuß der Lindauer Gesellschaft die Mitteilung, daß man auf den eigenen Schiffsbau verzichten wolle, wenn die Lindauer Gesellschaft ihrerseits ein zweites Schiff erbaue, der Kantonsregierung von den hiewegen auszugebenden neuen Aktien mindestens 50 Stück überlassen und derselben hiefür Sitz und Stimme im Ausschusse einräumen, sowie auf den schweizerischen Postdienst besondere Rücksicht nehmen werde. Eine ähnliche Erklärung gab das kaufmännische Direktorium in Schaffhausen ab.

Diese beiden Erklärungen befestigten den Ausschuß der Lindauer Gesellschaft in der schon im J. 1837 gewonnenen Überzeugung von der Notwendigkeit der baldigen Anschaffung eines zweiten Dampfschiffes, auf welche ja auch die Befriedigung der Ansprüche des bayerischen Postdienstes hindrängte. Diese Beschaffung eines zweiten Dampfschiffes mußte für die Lindauer Gesellschaft auch um deswillen erwünscht sein,

weil hiedurch die sekundäre Stellung, die sie in dem Gemeinschaftsverhältnisse mit Konstanz einnahm und die sehr fühlbar war, voraussichtlich ausgeglichen werden konnte. Demgemäß beschloß die Gesellschaft in ihrer mit Beschleunigung bereits auf den 22. März 1838 einberufenen Generalversammlung den Bau eines zweiten Schiffes für Lindau unter Ausgabe von 300 neuen Aktien und Überlassung von je 50 Stück derselben an die Kantonsregierung von St. Gallen und das kaufmännische Direktorium von Schaffhausen, sowie eine Statutenergänzung, wonach jeder Inhaber von 50 Aktien Sitz und Stimme im Gesellschaftsausschusse erhielt.

Von den weiteren 200 neuen Aktien wurden 50 Stück der bayerischen Staatsregierung angeboten und von derselben bezogen, die übrigen 150 für die Inhaber der alten Aktien reserviert. Dieselben wurden überzeichnet und mußten entsprechend repartiert werden. Das Gesamtaktienkapital betrug nunmehr 150000 fl., zerlegt in 600 Stück zu je 250 fl.

Die Kantonsregierung von St. Gallen und das kaufmännische Direktorium von Schaffhausen entsendeten von nun an regelmäßig Vertreter zu den Sitzungen des Lindauer Gesellschaftsausschusses und zu den dortigen Generalversammlungen; die bayerische Regierung, welche die von ihr bezogenen 50 Aktien aus Mitteln der Zentralpostkasse bezahlt hatte, ernannte zu ihrem bezüglichen Vertreter den jeweiligen Kgl. Postmeister in Lindau. Die Lindauer Gesellschaft selbst hatte durch alle diese Vorgänge eine unverkennbare Festigung ihrer Stellung erlangt.

Das neue Schiff derselben sollte, und zwar unter spezieller Rücksichtnahme für dessen Verwendung auch auf dem Rheine, in gleicher Weise hergestellt werden, wie der „Ludwig", indem die einzelnen Schiffsteile ebenfalls von Vairbairn in Manchester gefertigt und zur Zusammensetzung an den Bodensee verbracht werden sollten. Diese Zusammensetzung sollte aber, zur Vermeidung des deutschen Eingangszolles für die von England kommenden Schiffsteile, — diesesmal durch die Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich — auf der Werfte von Rorschach vorgenommen werden.

Die Devise, unter welcher die Lindauer Generalversammlung vom 22. März 1838 die Erbauung eines zweiten Schiffes beschlossen hatte, war: „Gleiche Kräfte, gleiche Leistungen, gleichmäßige Ertragsteilung mit Konstanz!". Um aber auch äußerlich darzutun, daß diesen naheliegenden Bestrebungen keine Feindseligkeiten gegen die „verbündete" Gesellschaft in Konstanz zu Grunde liege, wurde für das neue Lindauer Schiff der Name „Concordia", bestimmt.

Die Konstanzer Generalversammlung vom 6. August 1838 zeigte trotzdem eine erbitterte Stimmung gegen die Lindauer Gesellschaft und mußten die daselbst anwesenden Vertreter der letzteren mehrfache Vorwürfe über sich ergehen lassen. Der Hauptvorwurf bezog sich auf die „heimlich", d. i. ohne vorgängige Zustimmung von Konstanz, beschlossene Anschaffung eines zweiten Schiffes. Wie bei der Lindauer Generalversammlung vom 22. März 1838 die Devise gelautet hatte: „Erlangung der gleichen Kräfte mit Konstanz!", so hieß dieselbe hier „Erhaltung des Kräfteübergewichtes über Lindau!" — ja, bei einzelnen besonders erregten Rednern verdichtete sich dieser Gedanke zu dem Ausrufe „Für Konstanz die unbedingte Suprematie auf dem Bodensee!".

Zur Erhaltung derselben wurde zu Konstanz beschlossen, unter Ausgabe neuer Aktien im Gesamtbetrage von 200000 fl., dem einen neuen Lindauer Schiffe zwei neue Konstanzer entgegenzustellen, wonach sich künftig das Verhältnis ergeben sollte: Konstanz vier, Lindau zwei Schiffe. Die anwesenden Lindauer Vertreter erhoben gegen dieses Verhältnis Protest.

Im übrigen wurde allgemein erkannt, daß bei der auf beiden Seiten eintretenden Mehrung der Schiffszahl der Gemeinschaftsvertrag vom 13. März 1837 nicht mehr zutreffe und deshalb durch einen neuen solchen Vertrag zu ersetzen sei.

Die Verhandlungen zwischen den beiden Gesellschaften über den Abschluß eines neuen solchen Vertrages begannen noch im September 1838, führten aber lange Zeit hindurch, trotz vielfacher Korrespondenzen und Konferenzen, sowie Austausches von Entwürfen und Gegenentwürfen zu keiner Einigung. Das Haupthemmnis bezüglich der letzteren bildete der auch von der Konstanzer Gesellschaft peinlich empfundene Fortbestand der Streitigkeiten zwischen der Lindauer Gesellschaft und der dortigen Schifferinnung hinsichtlich der Lindauer Abfuhrgelder.

Eine Schlichtung dieser Streitigkeiten zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung in Lindau schien bevorzustehen, als am 16. Oktober 1838 der Kgl. Regierungspräsident Freiherr von Stengel von Augsburg, als Spezialkommissär des Ministeriums, in Lindau eintraf, um am folgenden Tage mit zusammengetretenen Abordnungen des Ausschusses der Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung in diesem Sinne persönlich zu verhandeln. Es fand denn auch insofern eine Vereinbarung statt, als die Abgeordneten der Schifferinnung erklärten, daß diese gegen entsprechende Barentschädigung zum Verzichte auf ihr ausschließliches

Abfuhrrecht und zur Einführung freier Konkurrenz zwischen ihr und der Dampfschiffahrtsgesellschaft bereit sei. Nur der Transport von Holz und Salz, nicht auch jener von Getreide, sollte ausschließlich der Innung verbleiben. Über die Höhe der Barentschädigung für die letztere kam jedoch eine Einigung nicht zu stande. Die Vertreter der Schifferinnung verlangten 15000 fl., jene der Dampfschiffahrtsgesellschaft wollten nur 12000 fl. geben. Schließlich stellte Freiherr von Stengel die Eventualität der Übernahme des Differenzbetrages von 3000 fl. seitens der Staatskasse in Aussicht. In einem Schreiben vom 19. November 1838 aber versagte die Schifferinnung die von deren Abgeordneten vorbehaltene Ratifikation für die Vereinbarung vom 17. Oktober und steigerte die früheren Forderungen. Eine rasch anberaumte außerordentliche Generalversammlung der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 22. November 1838 verwarf diese neuen Forderungen und der Streit zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung mit seinen Mißlichkeiten blieb nach wie vor bestehen.

Bei den in der Zwischenzeit lebhaft fortgesetzten Verhandlungen zwischen der Lindauer und der Konstanzer Gesellschaft bemühte sich die erstere angelegentlich, die letztere zu veranlassen, von ihrem Beschlusse zwei neue Schiffe zu bauen, abzustehen und sich mit dem Baue eines solchen zu begnügen. Günstig war hiebei für die Lindauer Gesellschaft der Umstand, daß die Konstanzer mit der Beschaffung des für die neuen zwei Schiffe aufzunehmenden weiteren Aktienkapitales von 200000 fl. auf bedeutende Schwierigkeiten stieß. In diesen Schwierigkeiten wendete sich dieselbe an die badische Regierung, welche ihre finanzielle Beihilfe versprach, aber „in gerechter Würdigung der bestehenden Verhältnisse“ zur Bedingung machte, daß die Gesellschaft sich auf den Bau eines neuen Schiffes beschränke. Die Konstanzer Gesellschaft setzte daher das neu aufzunehmende Aktienkapital von 200000 fl. auf 84000 fl., d. i. 280 Aktien zu je 300 fl., herunter, wovon der Staat 45000 fl., d. i. 150 Aktien, übernahm. Das gesamte Aktienkapital der Gesellschaft belief sich hienach von nun an auf 189000 fl. oder 630 Aktien, wovon der Staat 60000 fl. oder 200 Aktien übernommen hatte.

Einerseits dieser Entschluß der Konstanzer Gesellschaft, anderseits die eigene Ungewißheit, wann eine endgültige Begleichung ihres Streites

mit der heimischen Schifferinnung eintreten würde, bewogen den Lindauer Ausschuß schließlich zur Annahme der Konstanzer Bedingungen hinsichtlich der Lindauer Abfuhrgelder als Grundlage für den neuen Gemeinschaftsvertrag. Es erfolgte zwischen dem Lindauer Ausschusse und dem Konstanzer Verwaltungsrate nach Maßgabe dieser Bedingungen der **Abschluß eines neuen Gemeinschaftsvertrages am 18. März 1839.**

Derselbe bestimmte in der Hauptsache:

1) Konstanz erbaut vorerst nur ein Schiff. Künftig darf keine der beiden Gesellschaften ihre Schiffe ohne Zustimmung der anderen vermehren. Bei der nächsten Vermehrung der Gesamtzahl der Schiffe beider Gesellschaften hat Konstanz die Vorhand. Keine der beiden Gesellschaften darf ein Dampfschiff außerhalb des Gemeinschaftsverhältnisses für eigene Rechnung beschäftigen.
2) Von dem Zeitpunkte der Einreihung der „Concordia" ab in den Gemeinschaftsdienst erfolgt die Teilung der Reineinnahme nicht mehr nach Prozenten, sondern nach der Anzahl der Schiffe, welche jede Gesellschaft besitzt. Wird ein Schiff über 6 Wochen außer Dienst gestellt, so geschieht die Teilung für die ganze Zeit dieser Außerdienststellung nach der Anzahl der beiderseits diensttuenden Schiffe.
3) Die Abfuhrgelder in Lindau zahlt die dortige Gesellschaft für ihre eigenen und für die Konstanzer Schiffe, jene in den badischen Häfen in gleicher Weise die Konstanzer Gesellschaft, je auf „privative Rechnung".

Für diesen Vertrag wurde die Genehmigung der beiderseitigen Generalversammlungen vorbehalten. Die in demselben festgesetzten Kündigungsfristen ließen der Lindauer Gesellschaft freie Hand, bei später eintretender Einigung mit der dortigen Schifferinnung wegen der Abfuhrgelder, diesen neuen, lästigen Vertrag in gemessener Zeit durch einen weiteren, günstigeren zu ersetzen. Der abgeschlossene neue Vertrag mußte seitens der Lindauer Gesellschaft befehlsgemäß dem Könige Ludwig I. von Bayern unterbreitet werden.

Um eine Einigung der Lindauer Gesellschaft mit der dortigen Schifferinnung und deren angedeutete günstige Folgen möglichst bald herbeizuführen, trat der Gesellschaftsausschuß unmittelbar nach der Unterfertigung dieses neuen Vertrages mit Konstanz in wiederholte Verhandlungen mit der Schifferinnung ein und fand bereits am 24. März

1839, wieder unter dem vermittelnden Vorsitze des Lindauer Bürgermeisters, eine abermalige Besprechung beiderseitiger Abgeordneter statt.

Ein am 6. April 1839 an die Dampfschiffahrtsgesellschaft gerichtetes Ultimatum der Schifferinnung erkannte die bei dieser Besprechung getroffenen Abreden nicht an, sondern forderte für die Innung, außer der bereits früher beanspruchten alleinigen Verschiffung von Holz und Salz, nun auch noch jene von Getreide und dazu noch eine Barentschädigung von 18000 fl. Der Gesellschaftsausschuß verwarf das Ultimatum und wendete sich neuerdings mit der Bitte um Hilfe an die Regierung. Derselbe führte aus, daß die Schifferinnung den stets steigenden Getreidetransport allein nicht entsprechend bewältigen könne und folglich der Getreideverkehr überhaupt sich von Lindau, dem bedeutendsten Getreidemarkte am ganzen Bodensee, fortziehen werde, was einer Schädigung der allgemeinen Landesinteressen Bayerns gleichkomme.

Der Lindauer Generalversammlung vom 6. Juni 1839 würde die Erteilung der für sie vorbehaltenen Genehmigung des neuen Gemeinschaftsvertrages mit Konstanz vom 18. März gl. J. zugestanden haben. Allein der Ausschuß, welcher immer noch hoffte, durch die wiederholt angerufene Intervention der Regierung bald zu einer auf das Gemeinschaftsverhältnis mit Konstanz günstig einwirkenden Einigung mit der Schifferinnung zu kommen, glaubte unter diesen Umständen von der Vorlage des neuen Vertrages an die Generalversammlung absehen zu sollen.

Tatsächlich erschien zu Anfang Juli 1839 der Kgl. Regierungspräsident Freiherr von Stengel von Augsburg zum zweitenmal als Spezialkommissär des Ministeriums in Lindau, um persönlich den Streit zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung zu schlichten. Seine Instruktionen lauteten diesesmal wesentlich anders, als bei seiner ersten Anwesenheit in Lindau. Damals handelte es sich um eine Abfindung der Schifferinnung behufs Verzichtleistung derselben auf die normalen Abfuhrgelder gegenüber der Lindauer und der mit ihr verbündeten Konstanzer Dampfschiffahrtsgesellschaft, nun handelte es sich um vollständige Ablösung des Abfuhrrechtes in Lindau zu Gunsten des Staates und vollständige Neuregelung desselben. Denn nur auf diesem Wege konnte, nach der inzwischen

gewonnenen Überzeugung des Ministeriums, der häßliche Abfuhrgelderstreit in Lindau endgültig beseitigt werden. Bei den am 6. und 7. Juli von dem Spezialkommissär einerseits mit den Vertretern der Schifferinnung, anderseits mit dem Gesellschaftsausschusse getrennt gepflogenen Verhandlungen verlangten die ersteren für die vollständige Ablösung des Abfuhrrechtes eine Barsumme von 100000 fl., während der letztere für die vom Staate nach Erwerbung dieses Rechtes den verbündeten Dampfschiffahrtsgesellschaften zu gewährende volle Abfuhrfreiheit die Übernahme von 20000 fl. an dieser Summe zusagte. Eine endgültige Regelung der Streitfrage wurde nicht erzielt.

Nun folgte die Konstanzer Generalversammlung vom 29. Juli 1839, welche ihrerseits die vorbehaltene Genehmigung zu dem neuen Gemeinschaftsvertrage vom 18. März gl. J. erteilen sollte. Die Lage war sehr schwierig, da bei dem beregten Mangel der bezüglichen Genehmigung der vorausgegangenen Lindauer Generalversammlung die einschlägigen Beschlüsse dieser Konstanzer Versammlung unter Umständen zur Auflösung des Gemeinschaftsverhältnisses überhaupt führen konnten. Der Lindauer Gesellschaftsausschuß bestimmte deshalb den Konstanzer Verwaltungsrat — bei einer langen Verhandlung, welche die Abgeordneten des ersteren zu der Konstanzer Generalversammlung am Tage vorher, den 28. Juli 1839, mit diesem Verwaltungsrate pflogen — zu einem besonderen Übereinkommmen, wonach der neue Gemeinschaftsvertrag lediglich als ein **Provisorium** betrachtet werden sollte, welches zunächst von dem Tage der Indienststellung der „Concordia" bis zum Ablaufe des J. 1840 zu gelten habe. In diesem Sinne genehmigte die Konstanzer Generalversammlung vom 29. Juli sodann ihrerseits den fraglichen Vertrag.

Ferner beschloß dieselbe den völligen Umbau der beiden Konstanzer hölzernen Dampfschiffe „Leopold" und „Helvetia" in solche mit eisernen Schalen auf laufende Mittel. Der Umbau der „Helvetia" erschien allerdings um so dringender, als sich dieselbe in einem so abgenutzten Zustande befand, daß die Polizeibehörde in Lindau deren Verkehr im dortigen Hafen aus Sicherheitsgründen bereits im J. 1838 beanstandet hatte.

Der übrige Teil des J. 1839 verlief ruhig und ohne weitere Zwischenfälle. Erwähnenswert ist aus diesem Jahre noch die am

21. Mai in feierlicher Weise und unter Anwesenheit einer Vertretung des Lindauer Gesellschaftsausschusses vollzogene Grundsteinlegung zu dem von der badischen Regierung auf dringende Bitten der Konstanzer Gesellschaft beschlossenen Hafenneubaue in Konstanz.

c) Das Gemeinschaftsverhältnis nach Maßgabe des neuen, provisorischen Vertrages vom 18. März 1839.

1840—1842.

Die Indienstnahme der „Concordia", deren Fertigstellung sich durch die verspätete Ablieferung der Einzelteile aus England empfindlich verzögert hatte, erfolgte erst nach Anfang des J. 1840. Der Tag der Indienstnahme ist aus den verfügbaren Quellen nicht zu entnehmen. Da nach dem Übereinkommen vom 28. Juli 1839 dieser Tag zugleich den Zeitpunkt für den Eintritt der Wirksamkeit des neuen, provisorischen Gemeinschaftsvertrages vom 18. März gl. J. darstellte, ist auch dieser Zeitpunkt nicht mit Bestimmtheit anzugeben.[1])

Die Streitigkeiten zwischen der Lindauer Gesellschaft und Schifferinnung bestanden ungelöst fort. Dieselben lasteten so schwer auf der Gesellschaft, daß bei dieser allmählich eine gewisse Verzagtheit Platz griff und Stimmen für Auflösung oder völlige Verschmelzung mit jener in Konstanz laut wurden. Allein die maßgebenden Leiter verloren jenen anerkennenswerten Mut, den sie in den Kämpfen der Vergangenheit bewiesen, auch jetzt nicht und hofften fortgesetzt auf eine bessere Zukunft. Als Grundbedingung für letztere erschien ihnen, jetzt wie früher, die Beseitigung der Ansprüche der Lindauer Schifferinnung, deren schroffe Haltung und steigende gewerbliche Konkurrenz, insbesondere hinsichtlich des Getreidetransportes, stets empfindlicher hervortrat. Zum Zwecke der Herbeiführung dieser Beseitigung bemühte sich die Lindauer Gesellschaft fortgesetzt bei den einschlägigen kgl. Behörden und trug eine Abordnung derselben die desfallsige Bitte dem Könige Ludwig I. persönlich vor, wobei sie beruhigende Zusicherungen erhielt.

---

[1]) In dem Verteilungsplane der gemeinschaftlichen Reineinnahme für 1840, wie solcher von den beiden Gesellschaften übereinstimmend aufgestellt und in den beiderseitigen Jahresberichten veröffentlicht wurde, sind für die „Concordia" im J. 1840 volle 52 Dienstwochen berechnet. Eine Aufklärung dieser Berechnungsweise findet sich in dem überkommenen Quellenmateriale nicht.

Die Lindauer Generalversammlung vom 9. Juli 1840 genehmigte den ihr vom Gesellschaftsausschusse nachträglich unterbreiteten provisorischen Gemeinschaftsvertrag vom 18. März 1839.

Der Bau des neuen und der Umbau der beiden älteren Konstanzer Schiffe wurde auf der dortigen Werfte eifrig gefördert. Die sämtlichen Arbeiten waren der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich übertragen. Für das neue Schiff war der Name „Stadt Konstanz" bestimmt. Der Umbau des „Leopold" war tatsächlich ein Umbau dieses seitherigen Schiffes, der sog. Umbau der „Helvetia" aber führte zu einem eigentümlichen Ergebnisse. Dieses bestand schließlich darin, daß neben der neuen „Stadt Konstanz", dem umgebauten „Leopold" und der in ihrem abgenützten Zustande verbliebenen „Helvetia" ein vollständig neues viertes Konstanzer Schiff vorhanden war. Dasselbe sollte, in Rückerinnerung an das bekannte Konstanzer Geschichtsdrama, den Namen „Johannes Huß" erhalten. Jedoch unterblieb auf Einsprache von verschiedenen Seiten diese Benennung und wurde der Name „Helvetia" auf das neue Schiff übertragen.

Die alte „Helvetia" wurde in „Omnibus" umgetauft. Dergestalt wurde das Bestreben der Konstanzer Gesellschaft nach dem Besitze von vier Schiffen dennoch der Verwirklichung entgegengeführt und glaubte die Lindauer Gesellschaft ihre dringend erbetene Zustimmung hiezu nicht versagen zu können. Und doch trug gerade dieses Verhältnis viel zu den späteren heftigen Zwistigkeiten und schließlich zu dem Bruche zwischen den beiden Gesellschaften wesentlich bei.

Da am Schlusse des J. 1840 eine Änderung der Verhältnisse noch nicht eingetreten war, wurde die stillschweigende Verlängerung der Gültigkeit des provisorischen Vertrages auch für das J. 1841 angenommen.

Der unveränderte Fortbestand des Streites der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau mit der dortigen Schifferinnung bildete, nach wie vor, für erstere das Haupthindernis des Abschlusses eines endgültigen, günstigen Vertrages mit Konstanz, wie einer gedeihlichen Weiterentwicklung im allgemeinen.

König Ludwig I. und seine Regierung wendeten diesen Verhältnissen ihre fortgesetzte Aufmerksamkeit zu und waren zu einer durchgreifenden Besserung der zerfahrenen Schiffahrtsverhältnisse in Lindau überhaupt entschlossen.

Zur wirksamen Einleitung dieser Besserung ließ der König durch eine Ministerialentschließung vom 18. März 1841 den Hafen von Lindau, der seinerzeit (d. h. unter dem reichsstädtischen Regimente) als Staatsanstalt erbaut, inzwischen aber allmählich zu einer lokalen Einrichtung herabgesunken war, aufs neue zur „Staatsanstalt" erklären und zugleich den Erlaß eines staatlichen Hafenreglements, sowie die Aufstellung eines staatlichen Hafenkommissärs u. s. w. ankündigen.

Sodann erschien auf Befehl des Königs noch im Laufe ebendieses Monates der Kgl. Regierungspräsident Freiherr von Stengel von Augsburg zum drittenmal als Spezialkommissär in Lindau, um zwischen der dortigen Dampfschiffahrtsgesellschaf und Schifferinnung zu vermitteln. Er besaß diesesmal besonders sorgfältig gehaltene Instruktionen und ausgedehnte Vollmacht; es gelang ihm denn auch am 27. März 1841 mit der Schifferinnung (Anlage X) und am 29. gl. M. mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft (Anlage XI) Verträge abzuschließen, durch deren Ineinandergreifen die seitherigen leidigen Streitigkeiten zwischen diesen beiden Körperschaften endgültig beseitigt wurden.

Die hauptsächlichsten Punkte dieser beiden Friedensverträge waren folgende:

1) Der Staat löst, mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1841 an, das Abfuhrrecht der Lindauer Schifferinnung gegen eine Barsumme von 84000 fl. für sich ab. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau trägt hievon den Betrag der von ihr und der Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz seither schuldig gebliebenen Abfuhrgelder von 19600 fl. (Die letztere übernahm davon den für die Zeit der Gültigkeit des Gemeinschaftsvertrages vom 13. März 1837 auf sie treffenden Teilbetrag von 7886 fl.)

2) Die Dampfschiffahrtsgesellschaft und die Schifferinnung in Lindau stehen künftighin in offener, vollständig uneingeschränkter Konkurrenz einander gegenüber. Beide sind — und zwar die erstere auf die Dauer ihres Privilegiums für sich und ihre jeweiligen Verbündeten — abfuhrgeldfrei.

Dabei stellte der Vermittler in höherem Auftrage der Dampfschiffahrtsgesellschaft die Erteilung einer neuen Konzession, jedoch ohne Ausschließlichkeit, auf 40 Jahre für den Fall in Aussicht, daß dieselbe sich mit periodischer, zeitgemäßer Revision ihrer Statuten und Zulassung eines Regierungskommissärs zu ihren Ausschußsitzungen und General-

versammlungen einverstanden erklären werde. Zur Anbahnung dieses Verhältnisses bestimmte die Regierung alsbald den Kgl. Oberzollinspektor in Lindau als provisorischen Regierungskommissär „zur Vertretung des landesherrlichen Oberaufsichtsrechtes bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft und zur Mitwirkung bei der beabsichtigten Statutenrevision derselben".

Die Lindauer Gesellschaft, durch diese werktätige Unterstützung von oben gekräftigt und hemmender Schranken frei, zog sofort die Konsequenzen ihrer verbesserten Lage. Zunächst entstanden die lokalen Konventionen der Dampfschiffahrtsgesellschaften einerseits mit der Schifferinnung, anderseits mit der Kaufmannschaft in Lindau. Mit der Schifferinnung wurde eine billige Teilung der Getreideverfrachtung, welche stets als ein Hauptpunkt galt, vereinbart, von der Kaufmannschaft hingegen die Zusage erlangt, ihre Warentransporte, bei Meidung einer Konventionalstrafe für jeden einzelnen Fall, ausschließlich der Dampfschiffahrt zuzuwenden.

Sodann unternahm der Lindauer Gesellschaftsausschuß bei dem Konstanzer Verwaltungsrate Schritte zu einer Ersetzung des provisorischen Gemeinschaftsvertrages durch einen neuen, definitiven solchen Vertrag, welcher „den nunmehr geänderten Erwerbsverhältnissen der Lindauer Gesellschaft besser entspreche", und übermittelte in diesem Sinne bereits am 14. Juni 1841 zwei alternative Vertragsentwürfe nach Konstanz. In dem einen Entwurfe war in der Hauptsache die künftige Teilung der gemeinsamen Reineinnahme nach der beiderseitigen Schiffszahl mit $^2/_5$ für Lindau und $^3/_5$ für Konstanz, im zweiten Entwurfe die gleichmäßige Teilung unter Gewährung eines Präzipuums für das dritte Konstanzer Schiff vorgeschlagen.

Das vierte dortige Schiff, der „Omnibus", mußte, mit Rücksicht auf die aus dem provisorischen Vertrage herüberzunehmenden Grundsätze über die beiderseitige Schiffszahl, außer Betracht bleiben. Indessen hatte die Lindauer Gesellschaft auf „dringendes Ansinnen" der Konstanzer Gesellschaft bereits früher eingewilligt, daß der „Omnibus" wegen bedeutender Ausdehnung des Fahrplanes gegen eine besondere, aus der Gemeinschaftskasse zu zahlende Entschädigung an Konstanz, als „Miethschiff" der Gemeinschaft, in deren Dienst gestellt wurde. Der Konstanzer Verwaltungsrat antwortete auf die Lindauer Alternativprojekte vorerst mit Gegenvorschlägen.

Die Lindauer Generalversammlung vom 14. August 1841 beschloß, der bevorstehenden Konstanzer Generalversammlung vom 23. gl. M. durch Abgeordnete für alle Fälle die Kündigung des provisorischen Gemeinschaftsvertrages auf den 31. August 1842 und hieran anschließend die Bereitwilligkeit zum Abschlusse eines neuen, definitiven solchen Vertrages, jedoch nur mehr auf Grundlage hälftiger Teilung der gemeinsamen Reineinnahme, erklären zu lassen.

Auf dieser Konstanzer Generalversammlung vom 23. August 1841 konnten sich die Lindauer Abgeordneten zwar ihres genannten Auftrages entledigen, eine weitere Verhandlung über diese Angelegenheit kam aber nicht zu stande, da die ganze Zeit der Versammlung durch einen häuslichen Streit innerhalb der Konstanzer Gesellschaft selbst beansprucht wurde. Dieser Streit betraf das Stimmenverhältnis bei den dortigen Generalversammlungen überhaupt. Nach § 22 der Statuten besaß jeder Aktionär ebensoviele Stimmen als Aktien, ohne Bestimmung einer Höchstzahl, der Staat also für seine 200 Aktien 200 Stimmen. Diese vereinigten sich auf den Großh. Ministerialkommissär bei der Gesellschaft und erregte das Stimmenübergewicht desselben in Aktionärkreisen Bedenken. Deshalb sollte dieses Verhältnis durch einen in ebendieser Generalversammlung gestellten Antrag auf Statutenrevision geändert werden. Dieser Antrag rief lange und stürmische Debatten hervor, so daß die Frage des neuen Gemeinschaftsverhältnisses mit Lindau nicht mehr zum Austrage kommen konnte. Schließlich wurde der Antrag auf Statutenänderung einer Kommission überwiesen, die Angelegenheit wegen eines neuen Gemeinschaftsvertrages aber auf unbestimmte Zeit vertagt. [1])

---

[1]) Der betreffende Ministerialkommissär, der Großh. Oberzollinspektor in Konstanz, scheint in Ausübung seiner Aufgabe, der er sich im übrigen in hingebendster und umfassendster Weise widmete, eine gewisse diktatorische und für jene, die mit ihm zu tun hatten, unter Umständen verletzende Form angewendet zu haben. So dankte im J. 1839 der Vorsitzende des Verwaltungsrates der Konstanzer Gesellschaft, Hofgerichtsadvokat Vanotti, von seinem Posten ab, weil er sich mit dem Ministerialkommissär nicht zu verstehen vermochte. Vanotti war es denn auch, welcher dann als Aktionär in der Generalversammlung vom 23. August 1841 den hier fraglichen Antrag auf Statutenrevision einbrachte. Welche Mißstimmung in dieser Versammlung, selbst nach Überweisung des genannten Antrages an eine Kommission, herrschte, erhellt aus der Tatsache, daß bei den am Schlusse der Versammlung betätigten Ergänzungswahlen für den Verwaltungsrat die sämtlichen Anwesenden außer dem Ministerialkommissär sich der Wahl enthielten und folglich dieser allein die Wahl vollzog, oder — wie sich ein diesbezüglicher Bericht ausdrückte — „die neuen Mitglieder des Verwaltungsrathes ernannte". Die am 23. August 1841 eingesetzte Kommission für die Statutenrevision verfaßte einen bezüglichen auch im Drucke erschienenen Bericht (S. Ü. No. 53) und betrieb ihre Sache

Die außerordentliche Konstanzer Generalversammlung vom 27. Dezember 1841, einberufen zur Regelung ebendieser Angelegenheit, brachte solche Gegensätze zwischen Konstanz und Lindau zur Erscheinung, daß schon damals die Vereinbarung eines neuen, definitiven Gemeinschaftsvertrages zweifelhaft, hingegen der Eintritt des Bruches mit dem am 31. August 1842 stattfindenden Ablaufe des provisorischen Vertrages wahrscheinlich erschien.

In Voraussicht dieses Bruches erfolgte noch zu Ende des J. 1841 der Abschluß einer Art beschränkten Gemeinschaftsverhältnisses zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung in Lindau bezüglich der Verschiffung von Getreide, Salz und Holz.

Als besonderes Vorkommnis des J. 1841 sei noch jene schwere Gefährdung erwähnt, welche das Lindauer Dampfschiff „Ludwig" samt einem Schleppschiffe, beide zusammen besetzt von 470 Personen, auf einer Lustfahrt von Lindau nach Konstanz am 18. Juli durch einen außerordentlich heftigen, über ganz Europa und Asien hinbrausenden Südweststurm erlitten. Doch vermochten sich beide Schiffe, wenngleich beschädigt, ohne Verlust an Menschenleben in den damals bereits umgebauten Hafen von Konstanz zu retten.[1])

d) Der Bruch des Gemeinschaftsverhältnisses.

1842.

Der voraussichtliche Bruch zwischen den „verbündeten" Dampfschiffahrtsgesellschaften erfolgte denn auch tatsächlich im J. 1842.

In den ersten Monaten dieses Jahres wurden zwischen denselben die Verhandlungen über einen neuen, endgültigen Gemeinschaftsvertrag

---

mit Eifer. Einen Erfolg hatte indessen, wie hier abschließend zu diesem Punkte bemerkt werden soll, die ganze Aktion nicht. Die Statuten und zumal der kritische § 22 derselben blieben nach wie vor in Kraft.

[1]) Die Geretteten errichteten aus Dankbarkeit in Lindau eine bleibende „18. Juli-Stiftung", aus welcher am genannten Tage jährlich Armenunterstützungen stattfinden. Auch wird daselbst bis zum heutigen Tage jeweils am nächsten Sonntage nach dem 18. Juli im Hauptgottesdienste des Ereignisses gedacht.

schriftlich noch fortgesetzt, dann fand am 23. April in Konstanz ein Zusammentritt des dortigen Verwaltungsrates mit Abgeordneten des Lindauer Ausschusses statt. Nach langer Erörterung kam schließlich wirklich ein neuer Vertrag zu stande, für welchen die Genehmigung der beiderseitigen Generalversammlungen vorbehalten wurde. Nach demselben sollte zunächst aus der Reineinnahme ein gleichmäßiges Präzipuum für jedes der fünf Schiffe gezahlt, der Rest der Reineinnahme aber zwischen beiden Gesellschaften hälftig geteilt werden. Die Regelung einiger Nebenpunkte, vorzüglich die Beseitigung des „Omnibus", dann die Bezahlung der Abfuhrgelder in Meersburg u. a. betreffend, wurde vorbehalten, allein es führten fortgesetzte Korrespondenzen hiewegen zu keiner Einigung.

Auf der Lindauer Generalversammlung vom 26. Juli 1842 gab der dortige Ausschuß einleitend eine ausführliche Darlegung des seitherigen Ganges und augenblicklichen Standes der Verhandlungen und kam dabei zu dem Ergebnisse, daß Lindau den weitaus überwiegenden Teil der Erträgnisse der Gemeinschaft liefere, bei der Teilung der Reineinnahme aber stets zurückstehen solle und daß dieses Verhältnis für die Zukunft unannehmbar erscheine. Hierauf legte der Ausschuß den künftigen Vertrag, wie sich derselbe in der Hauptsache nach der Vereinbarung vom 23. April 1842 und in den Nebenpunkten nach den inzwischen aufgestellten Lindauer Forderungen zu gestalten hätte, vor, und stellte nach dessen Annahme seitens der Versammlung den weiteren Antrag: „daß die infolge der am 23. August 1841 stattgehabten Aufkündigung ausgesprochene Auflösung der Vereinigung mit der Gesellschaft in Konstanz mit Ende August 1842 zu vollziehen sei, wenn der in der heutigen Lindauer Generalversammlung beschlossene Vertragsentwurf seitens der Konstanzer Gesellschaft nicht in allen Punkten unbedingte Annahme vor Ablauf des 23. August 1842 finden würde". Dieser Antrag wurde mit 318 gegen 85 Stimmen, welche sich für unbedingte Trennung aussprachen, angenommen.

Das „Lindauer Ultimatum" wurde dem Konstanzer Verwaltungsrate am 28. Juli 1842 zugestellt und von dem letzteren der Konstanzer Generalversammlung vom 13. August 1842 bekannt gegeben, worauf diese Versammlung auf Antrag eines Aktionärs beschloß, in eine Besprechung des Ultimatums überhaupt nicht weiter einzutreten, sondern das Gemeinschaftsverhältnis als mit dem 31. August 1842 tatsächlich erloschen zu erklären.

Man sieht, welche Erbitterung damals auf beiden Seiten Platz gegriffen hatte und daß bei dieser Sachlage eine gedeihliche Fortsetzung des Gemeinschaftsverhältnisses eigentlich undenkbar erschien.

Der Konstanzer Verwaltungsrat begleitete seine Mitteilung von dem nun tatsächlich erfolgten Bruche des Gemeinschaftsverhältnisses an den Lindauer Ausschuß mit den emphatischen Worten: „daß er es als seine Aufgabe betrachte, mit den seitherigen Verbündeten auf einem freundschaftlichen Fuße zu bleiben, und könne dieses später, wenn jede Gesellschaft ihre Kräfte, die sie vielleicht jetzt überschätze, besser kennen gelernt haben werde, möglicherweise zu einer um so dauerhafteren Wiedervereinigung führen".

Wenn man heute, mehr als 60 Jahre nach dem vollzogenen Bruche, unbeirrt von den Erregungen, welche damals alle Beteiligten ergriffen hatten, den ganzen Verlauf des Gemeinschaftsverhältnisses zwischen Lindau und Konstanz, sowie die Nachwirkungen jenes Bruches objektiv beurteilt, wird man zu folgendem Resultate gelangen:

Die Haupttriebfeder des Abschlusses dieses Verhältnisses war auf beiden Seiten von Anfang an nicht sowohl das Bestreben, mit vereinten Kräften für die Hebung von Verkehr und Handel überhaupt zu sorgen, als vielmehr die Hoffnung, durch vertragsgemäß genaue Begrenzung der beiderseitigen Rechte und Pflichten sich gegenseitig vor übergreifenden Konkurrenzbestrebungen des anderen Teiles zu sichern.[1])

Die ältere und mit zwei Schiffen ausgerüstete Konstanzer Gesellschaft besaß sachgemäß von Anfang an das Übergewicht und trachtete, von ihrem Standpunkte aus mit vollem Rechte, dasselbe festzuhalten.

Die jüngere, zuerst nur mit einem Schiffe auftretende Lindauer Gesellschaft strebte, von ihrem Standpunkte aus ebenfalls mit vollem Rechte, der Konstanzer allmählich an Leistungen und somit auch an Einnahmen gleichzukommen und waren demgemäß die zwischen beiden Gesellschaften entstehenden Konflikte unvermeidlich.

Das Gemeinschaftsverhältnis hatte unstreitig seine Vorteile, in verschiedenen Beziehungen, allein seine Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse (Tabelle VII) waren im ganzen mäßig.

Als im Laufe der Zeit die Lindauer Gesellschaft die Auffassung gewonnen hatte, daß sie, infolge des höher entwickelten Verkehres in Lindau, mit ihren nunmehrigen zwei Schiffen mehr zur Erzielung der Reineinnahme der Gemeinschaft beitrage, als die Konstanzer mit ihren nunmehrigen vier Schiffen, während ihr Anteil an der Reineinnahme

---

[1]) In diesem Sinne sprach sich bereits im J. 1839 ein Schriftstück eines bei der Sache unbeteiligten, aber die Verhältnisse aus nächster Nähe beobachtenden Beamten aus.

fortdauernd der geringere bleiben sollte, war der Bruch nicht mehr aufzuhalten.[1])

Die Ausartung desselben in einen nachfolgenden wilden Konkurrenzkampf, wie solcher tatsächlich entstand und weiter unten in seinen Grundzügen geschildert werden wird, war trotz jener emphatischen Worte der Konstanzer Gesellschaft ohne Sehergabe vorauszusagen.

Die Vergleichung der Reineinnahmen und der Dividendenzahlungen beider Gesellschaften von der Zeit des Bruches ab für die ganze Zeit ihres ferneren Nebeneinanderbestehens (Tabelle V—VII) läßt erkennen, daß die Lindauer Gesellschaft in dieser Richtung ihre einstige Verbündete fortgesetzt überflügelte und somit die bleibende Trennung deren Interessen tatsächlich entsprach.

3. Die Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft, bzw. Neugestaltung der seitherigen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen.

Neben den insbesondere für die neue Lindauer Gesellschaft sturm- und drangvollen Ereignissen der J. 1838 und 1839 vollzog sich in ebendiesen Jahren die zu Ende 1837 beschlossene Umwandlung der Friedrichshafener Gesellschaft in eine neue Gesellschaft und deren Ausgestaltung unter weitgehender Förderung der württembergischen Regierung in aller Ruhe und Stille.

Am 18. Januar 1838 löste sich die Friedrichshafener Gesellschaft als solche auf. Die seitherigen Mitglieder derselben gründeten eine neue Gesellschaft nach Maßgabe der bereits erwähnten bezüglichen Bestimmungen, beziehungsweise Propositionen der Regierung (Anlage VIII) unter dem Namen „Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft". Das bis zum 1. Dezember 1844 laufende ausschließliche Privilegium der alten Gesellschaft ging auf die neue über und wurde derselben für die weitere Zeit, von da ab bis 1. Dezember 1857, ein nicht ausschließliches Schiffahrtsrecht dazu verliehen. Nach ihren am 30. März 1838 bestätigten Statuten verblieb der Gesellschaftssitz in

---

[1]) Nach den Berechnungen des Ausschusses der Lindauer Gesellschaft, wie solche den dortigen Generalversammlungen vom 14. August 1841 und namentlich vom 26. Juli 1842 zur Vorlage kamen, wurde aus dem Hafen von Lindau allein mehr Fracht abgeführt, als aus sämtlichen badischen Häfen zusammen und brachte der allerdings numerisch höhere Personenverkehr letzteren Häfen dennoch geringere Erträgnisse, wie jener in Lindau, weil in den badischen Häfen zumeist nur Lokalverkehr herrschte. Gegen letztere Behauptung wendete sich nachträglich eine bezügliche anderweitige Aufstellung in der Greiner'schen Vermittelungsschrift (S. U. No. 52).

Stuttgart, während in Friedrichshafen ein Lokalkomitee errichtet wurde und die seitherige betriebsführende Verwaltung unverändert fortbestand.[1])

Der Hauptzweck der neuen Gesellschaft war die Ausdehnung der bislang zumeist auf die Verbindung mit Rorschach beschränkten württembergischen Dampfschiffahrt auf weitere Uferorte mittels eines neu anzuschaffenden zweiten Dampfschiffes.

Den Grundstock der neuen Gesellschaft bildete das Schiffsinventar und sonstige Vermögen, sowie das Aktienkapital der seitherigen Friedrichshafener Gesellschaft zu 66000 fl. Zur Erbauung des neuen Schiffes wurde dieses Kapital, wie in den Propositionen der Regierung bestimmt erschien, durch Ausgabe von 132 neuen Aktien zu je 250 fl. auf das Doppelte, also 132000 fl. erhöht. Der Staat übernahm von vornherein alle neue Aktien, für welche sich keine Liebhaber fanden, sowie alle alten, welche Mitglieder der seitherigen Gesellschaft unter Aufgabe der ferneren gesellschaftlichen Zugehörigkeit abgaben.

Wie sich die Verhältnisse im einzelnen gestalteten, ist aus den Quellen nicht zu entnehmen. Nur so viel erhellt aus denselben, daß bereits um die Zeit von 1842—1843 von dem ganzen Aktienkapitale zu 132000 fl. sich nur noch 57000 fl. im Privatbesitze befanden, während schon damals alle übrigen Aktien im Staatseigentume standen.

Das neue Schiff wurde der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich zur Ausführung übertragen und von derselben aus gleichen Zollersparnisrücksichten, wie bei der Lindauer „Concordia" in Rorschach erbaut. Am 15. Mai 1839 fand sein Stapellauf in Anwesenheit des „Wilhelm", des „Ludwig" und der „Helvetia" statt und erhielt dasselbe den Namen „Kronprinz". Erst mit seiner bald darauf erfolgten Indienststellung konnte das Programm der neuen Gesellschaft, nämlich die Ausdehnung des württembergischen Dampfschiffahrtsbetriebes, verwirklicht werden. Derselbe erstreckte sich nun außer nach Rorschach auch noch nach Romanshorn, Uttwyl, Konstanz und namentlich nach den vorarlbergischen Häfen Bregenz und Fußach. Zwischen diesen beiden Häfen und Friedrichshafen fanden, wie bereits weiter oben ausgeführt, die von österreichischer Seite ausgegangenen Vorschläge wegen rezi-

[1]) Die neue Gesellschaft benannte sich in ihren dienstlichen Schriftstücken nicht immer gleichmäßig. Es kommen darin vielmehr abwechselnd die Bezeichnungen „Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft" und „Würtembergische Dampfschiffahrtsgesellschaft" kurzweg vor; ja, in einzelnen Fällen benannte sich die neue Gesellschaft noch nach dem Namen ihrer Vorgängerin „Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen". — Der offizielle Titel war „Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft". Diesen Titel wendete ich in allen auf die neue Gesellschaft bezüglichen Überschriften an, während ich für deren Bezeichnung im Texte in der Regel mich mit der eine Verwechselung kaum zulassenden Abkürzung „Württembergische Gesellschaft" begnügte.

proker Ermäßigung der Abfuhrgelder Annahme. Lindau befuhr die neue Gesellschaft nicht.

Aus Konkurrenzrücksichten gegenüber der Konstanzer und Lindauer Gesellschaft setzte sie ihre Frachtgebühren auf ein Mindestmaß fest. Diese beiden Gesellschaften empfanden auch den Mitbewerb des „Kronprinz" bald sehr fühlbar, allein beide betonten in ihren gedruckten Jahresberichten die „Loyalität" in den Konkurrenzbestrebungen der Württembergischen Gesellschaft ausdrücklich. Die letztere wäre auch zu der von Lindau gewünschten Gleichstellung der Taxen aller drei Gesellschaften, mit mäßiger Erhöhung der Güterfrachten, bereit gewesen, allein Konstanz erklärte wegen der ihm höheren Ortes auferlegten Rücksichten für den Platz Ludwigshafen hiezu die Hand nicht bieten zu können.

Die Württembergische Gesellschaft war stets besorgt, ihre eigene Stellung zu sichern und gegebenfalls zu verbessern. Aus diesem Grunde ergriff sie Berufung gegen den im J. 1842 aufgetauchten Plan der Taxis'schen Postanstalt, für sich in Friedrichshafen einen Postdampfer zu erbauen; aus diesem Grunde hatte sie auch bereits 1839, als der Bruch zwischen Konstanz und Lindau schon damals einzutreten schien, die Möglichkeit erwogen, eventuell ihrerseits mit Konstanz ein Bündnis einzugehen. Allein, wie im J. 1839 der Fortbestand des Konstanz-Lindauer Gemeinschaftsverhältnisses sich der weiteren Verfolgung dieser Absicht der Württembergischen Gesellschaft entgegenstellte, so hielten die Wirren, welche die tatsächliche Auflösung dieses Verhältnisses im J. 1842 nach sich zog, letztere ab, ihrerseits jemals wieder auf diese Sache zurückzukommen.

Die Einzelheiten der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Gesellschaft während des Zeitabschnittes von 1838—1842 sind nicht bekannt. Die Gesellschaft selbst veröffentlichte damals noch keine gedruckten Jahresberichte und die hinterlassenen Akten derselben bieten keine genügenden Anhaltspunkte in dieser Richtung.

IV. Kapitel.

Die Zeit von 1842—1847.

1. Die Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Das wichtigste Vorkommnis im inneren Leben der neuen Gesellschaft während des hier fraglichen Zeitabschnittes war die Neuregelung

ihrer Verhältnisse bei dem Ablaufe des von der früheren Friedrichshafener Gesellschaft auf sie überkommenen, am 1. Dezember 1844 endenden ausschließlichen Schiffahrtsprivilegiums für Friedrichshafen; das nicht ausschließliche Schiffahrtsrecht derselben währte ja nach den Grundbestimmungen für sie (Anlage VIII) bis zum 1. Dezember 1857.

Auf ihre rechtzeitig gestellte Bitte um Verlängerung dieses ausschließlichen Privilegiums veranstaltete die Regierung eine förmliche Enquête durch Berichtseinholung bei einer Anzahl der Sache näher stehender staatlicher und gemeindlicher Behörden, sowie kaufmännischer Korporationen.

Alle eingegangenen Berichte sprachen sich übereinstimmend für die Nichterneuerung des ausschließlichen Privilegiums aus, welches sich in der Praxis als ein den freien Verkehr und hiemit das allgemeine Interesse schädigendes Monopol der Gesellschaft erwiesen habe. Die Kaufmannschaft in Friedrichshafen betonte ausdrücklich, daß sie zu diesem Urteile kommen müsse, trotzdem fast alle ihre Mitglieder Aktionäre der Gesellschaft seien.

Daraufhin erklärte am 26. Februar 1845 ein kgl. Erlaß die Nichterneuerung des inzwischen, am 30. November 1844, bereits abgelaufenen ausschließlichen Privilegiums. Eine an diesen kgl. Erlaß sich anschließende Ministerialverfügung vom 28. Februar 1845 beließ der Gesellschaft zwar vorerst die Forterhebung der in Friedrichshafen anfallenden Abfuhrgelder für fremde Schiffe, in deren Heimatshäfen die württembergischen Schiffe noch nicht abfuhrgeldfrei waren, beauftragte aber zugleich die Hafendirektion in Friedrichshafen genau die Wirkungen der noch dortselbst bestehen gebliebenen Abfuhrgelder auf den württembergischen Verkehr im allgemeinen zu beobachten. Es war augenscheinlich, daß die Regierung einer zeitgemäßen allseitigen Abschaffung der Abfuhrgelder am Bodensee die Hand zu bieten wünschte.

Anders die Württembergische Dampfschiffahrtsgesellschaft, welche mit besonderer, von gelegentlichen Übergriffen nicht freizusprechender Zähigkeit an den ihr vorerst belassenen Abfuhrgeldern festhielt, außerdem aber erklärte, daß sie, ihres seitherigen Privilegiums entkleidet, nunmehr zunächst ihren eigenen Interessen dienen müsse. Insbesondere gab sie ihrer Erregung gegen jene Friedrichshafener Spediteure, welche sich nicht ausschließlich der württembergischen Dampfschiffe bedienten, unverhohlen Ausdruck.

Die Erwerbsverhältnisse der Gesellschaft in jener Zeit (Tabelle IV) waren immerhin solche, daß dieselbe den Bau eines weiteren Dampfschiffes aus ihren laufenden Mitteln beschließen konnte, wozu sie sich um so mehr veranlaßt sah, als das eine ihrer beiden Schiffe, der

„Wilhelm", mit seiner veralteten Bauweise und in seinem ersichtlich abgenutzten Zustande nicht mehr als vollwertiges Schiff erachtet werden konnte.

Desto schwerer empfand die Gesellschaft jenen Unfall, welcher den „Kronprinz", ihr einziges vollkommen leistungsfähiges Schiff, noch vor Vollendung des bestellten dritten Schiffes traf und denselben für längere Zeit außer Dienst setzte. Der „Kronprinz" hatte vermöge seines größeren Tiefganges in Friedrichshafen stets mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Denn dieser Hafen war damals ziemlich versandet und überdies konnte die Ein- und Ausfahrt nur durch eine in der vorliegenden Untiefe angebrachten Fahrwasserrinne, deren Nichteinhaltung mit Gefahr verbunden war, bewerkstelligt werden. Am 12. Dezember 1845 nun wurde der „Kronprinz" bei der Ausfahrt aus Friedrichshafen durch einen heftigen Sturm aus dieser Fahrrinne herausgerissen und mit solcher Gewalt auf einen damals noch in der Nähe im See liegenden größeren Felsblock geschleudert, daß derselbe ein großes Leck erhielt, durch welches sofort das Wasser eindrang. Zwar rettete der mit Hilfsmannschaft alsbald herbeigeeilte Hafendirektor von Schäfer mit angestrengter Tätigkeit die auf dem Schiffe befindlichen Reisenden und das Schiffspersonal, ebenso die Ladung, letztere allerdings stark beschädigt, aber das Schiff selbst hatte dermaßen Havarie erlitten, daß es nur mit Not über Wasser gehalten und zur Wiederherstellung nach Konstanz geschleppt werden konnte. Während der nächstfolgenden Zeit leisteten die anderen beiden Gesellschaften der Württembergischen Gesellschaft, welche ja nur mehr über den wenig leistungsfähigen „Wilhelm" allein verfügte und deshalb ihren Dienst wesentlich beschränken mußte, die notwendigste Aushilfe.

Das neue Schiff dieser Gesellschaft wurde auf der im zollfreien Gebiete gelegenen Werfte von Konstanz durch die wiederholt genannte Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich erbaut, lief im Mai 1847 vom Stapel, erhielt hiebei den Namen „Königin von Württemberg" und wurde am 1. Juni 1847 in den regelmäßigen Dienst gestellt, welchem der „Kronprinz" schon früher zurückgegeben worden war. Mit diesen beiden Schiffen nahm die Gesellschaft den früheren Umfang ihres Betriebes wieder auf.

Der „Wilhelm" wurde von nun an nur noch als Reserveschiff benutzt und mußte sich dieser ehrwürdige Veteran der gesamten Bodenseedampfschiffahrt wegen seines den neueren Dampfern gegenüber abstechenden, schwerfälligen und schwankenden Ganges in seinen alten Tagen aus dem Volksmunde den Spottnamen „der Seeschneck" gefallen lassen.

Die Wiederherstellung des „Kronprinz“ kostete der Gesellschaft 36000 fl., der Neubau der „Königin von Württemberg“ 44700 fl., die gleichzeitige Beschaffung eines neuen Schleppschiffes 3700 fl. Diese außerordentlichen Ausgaben im Gesamtbetrage von rund 84000 fl. belasteten die Gesellschaft in fühlbarster Weise. Um ihren Verpflichtungen gerecht zu werden, veräußerte dieselbe ihren Besitz an württembergischen Staatsobligationen zu rund 12000 fl. und erbat sodann weitere Hilfe vom Staate. Derselbe gewährte ihr, neben dem allmählich fast zur Regel gewordenen Verzichte auf Dividende für die in seinen Händen befindlichen Aktien und neben einem bereits früher zu mäßigen Zinsen gegebenen baren Darlehen von 50000 fl., ein weiteres solches Darlehen von 60000 fl. ebenfalls zu mäßiger Verzinsung.

In dieser gedrückten finanziellen Lage befand sich die Gesellschaft, als mit der am 24. Oktober 1847 erfolgten Betriebseröffnung der Eisenbahnstrecke Friedrichshafen—Ravensburg die erste Eisenbahn am Bodensee erschien und hiemit die zweite Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt anhob.

Der neuen Bahnverbindung galt die Hoffnung der Gesellschaft.

2. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein in Konstanz.

Eine Veränderung der inneren Verhältnisse der Gesellschaft griff im Laufe des hier in Rede stehenden Zeitabschnittes nicht Platz. Insbesondere wurde die von dem größeren Teile der Gesellschaft angestrebte Statutenrevision und die damit zusammenhängende Beschränkung des Einflusses des Ministerialkommissärs auf die Generalversammlungen nicht erreicht. Eine Erhöhung des Aktienkapitales, sowie eine Vermehrung der Dampfboote fand nicht statt. Neue Schiffe wurden nicht gebaut, wohl aber der „Omnibus“ als nicht mehr dienstfähig im J. 1843 abgebrochen. Damit besaß die Gesellschaft nur noch drei Schiffe. Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse (Tabelle V) waren im allgemeinen befriedigend, doch erhielten die Einnahmen Abbruch durch den Wettbewerb der Segelschiffahrt. So nahm hauptsächlich ein Segelschiffer von Überlingen der Gesellschaft den größeren Teil des Getreidetransportes von da durch Unterbietung ihrer Taxen weg, während sich die Segelschiffer von Gottlieben in dem Salztransporte von Ludwigshafen nach der Schweiz zu behaupten wußten. Hingegen brachte der Gesellschaft die wiederauflebende Holzflößung auf dem Rheine nicht unbeträchtliche neue Einnahmen zu.[1])

[1]) Vergl. S. 58, Anm. 1.

Auch durch die käufliche Erwerbung einzelner Schiffahrtsrechte in Meersburg und die dadurch erzielte Minderung der aktiven Konkurrenz der dortigen Segelschiffahrt erhielt die Gesellschaft einige finanzielle Vorteile.

Vom Betriebsstandpunkte aus wurde in erster Linie dem Dienste der Konstanzer Gesellschaft, in weiterer Linie aber der gesamten Bodenseeschiffahrt wesentliche Förderung zu teil durch die zu Ende des J. 1841 stattgefundene Vollendung des im J. 1839 begonnenen Umbaues des alten, völlig ungenügenden Konstanzer Hafens, sowie durch die seit dem J. 1846 fortschreitende Verbesserung der Hafenanlagen in Meersburg, wofür schon im J. 1837 die Summe von 10000 fl. aus Staatsmitteln bewilligt worden war.

Aber auch ein fühlbarer Betriebsunfall traf die Konstanzer Gesellschaft, indem am 14. Januar 1846, also rund vier Wochen nach der Strandung des „Kronprinz" bei Friedrichshafen, die „Stadt Konstanz" in der Höhe von Konstanz bei dichtem Nebel auf das Land auffuhr und ein Leck erhielt, welches deren längere Dienstunbrauchbarkeit veranlaßte. Die Wiederherstellung der „Stadt Konstanz" erfolgte zugleich mit jener des allerdings viel schwerer beschädigten „Kronprinz" auf der zu diesem Zwecke in Konstanz in aller Eile errichteten provisorischen Schiffswerfte mit Schleifbahn, auf welcher beide Schiffe aufs Trockene gezogen worden waren. —

Der unmittelbar nach dem Bruche des Gemeinschaftsverhältnisses der Gesellschaften in Konstanz und Lindau von Konstanz aus in Bregenz unternommene Versuch der Gründung einer neuen, auf der Grundlage der Konstanzer Gesellschaft beruhenden österreichisch-badischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, sowie die nach dem Mißlingen dieses Versuches eingetretene Gestaltung der Verhältnisse zwischen der Konstanzer Gesellschaft einerseits und der Lindauer und der Württembergischen Gesellschaft anderseits werden weiter unten erörtert werden.

3. Die Dampfboot-Aktien-Gesellschaft in Lindau.

Für Lindau bedeutete der Zeitabschnitt von 1842—1847, neben dem hitzigen Kampfe, welchen die dortige Dampfschiffahrtsgesellschaft, Seite an Seite mit der Württembergischen Gesellschaft, gegenüber jener in Konstanz durchzufechten hatte, eine Zeit der planmäßigen Regelung der Schiffahrtsverhältnisse im allgemeinen und der fortschreitenden Ausgestaltung und Erstarkung der heimischen Dampfschiffahrt im besonderen, beides unter dem fördernden Einflusse der Regierung, welche diesen Dingen stets wachsende Fürsorge entgegenbrachte.

Was die Schiffahrt im allgemeinen anlangte, so erschien am 13. März 1843 das bereits am 18. März 1841 angekündigte staatliche Hafenreglement und am 11. April 1843 der damit zusammenhängende Erlaß über Einsetzung eines staatlichen Hafenkommissärs in der Person des jeweiligen Kgl. Oberzollinspektors in Lindau und über dessen Zuständigkeiten. Das Hafenreglement erhielt zugleich als Anhang den Tarif für die in Lindau von fremden Schiffen zu zahlenden Abfuhrgelder, deren Bezug durch die Verträge der Regierung mit der Schifferinnung vom 27. März 1841 und mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft vom 29. gl. M. auf die Staatskasse übergegangen war (Anlage X—XII).[1])

Was aber die Stellungnahme der Regierung zu der Lindauer Dampfschiffahrtsgesellschaft im besonderen betrifft, so ist hierüber nachstehendes zu bemerken:

In dem eben genannten Vertrage vom 29. März 1841 war der Gesellschaft seitens des Spezialkommissärs des Ministeriums die Erteilung einer vierzigjährigen Konzession für den Fall periodischer Statutenrevision und der Annahme eines ständigen Regierungskommissärs in Aussicht gestellt worden. Von dem Wunsche geleitet, die dauernde Ausführung des Postdienstes durch die Schiffe der Lindauer Gesellschaft, je nach den Verfügungen der bayerischen Postzentralstelle, ein für allemal zu sichern, erklärte schließlich die Regierung die vertragsmäßige Sicherstellung der bezüglichen Leistungen seitens dieser Gesellschaft zu einer weiteren Vorbedingung für die Erteilung der fraglichen Konzession an dieselbe.

Diese drei Vorbedingungen erhielten ihre Erfüllung durch die Neufassung der Statuten, wie solche unter Mitwirkung des der Gesellschaft bereits im J. 1841 beigegebenen provisorischen Regierungskommissärs festgestellt, dann schon auf der Generalversammlung vom 26. Juli 1842 angenommen und nach erlangter kgl. Genehmigung für den 1. Oktober 1843 zur Einführung bestimmt wurde, und durch den Abschluß eines neuen, den Wünschen der Regierung vollständig entsprechenden Postvertrages vom 31. Juli 1843.

Die Neufassung der Statuten sah die Aufstellung eines Regierungskommissärs bei der Gesellschaft als ständige Einrichtung vor und beseitigte, mit Rücksicht auf die nunmehr geänderten Beziehungen zwischen der Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Schifferinnung, die seitherige Zugehörigkeit eines Mitgliedes der letzteren zu der geschäftsleitenden Behörde der ersteren. Diese Behörde erhielt statt der bisherigen Bezeichnung „Ausschuß" den Namen „Verwaltungsrat".

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 38.

Nach allem diesen erfolgte am 13. September 1843 die Erteilung einer neuen Konzession für die Dampfschiffahrtsgesellschaft auf die Dauer von 40 Jahren, jedoch ohne das Recht der Ausschließlichkeit (Anlage XIII).

Seit dieser Zeit hatte die Regierung bei dem Verwaltungsrate der Gesellschaft zwei Vertreter, den Regierungskommissär, dessen Funktion dem jeweiligen Kgl. Oberzollinspektor in Lindau neben jener als Hafenkommissär zukam, zur Wahrnehmung der staatlichen Oberaufsicht und den jeweiligen Kgl. Postmeister in Lindau als Vertreter des Aktienbesitzes des Staates.

Wohl mochte die hiedurch sich von selbst ergebende Steigerung des Einflusses der Regierung auf die gesamte Gebahrung der Gesellschaft einzelnen tonangebenden Persönlichkeiten derselben nicht gerade behagen, allein sie kam den allgemeinen Interessen der Gesellschaft wesentlich zu gute.

König Ludwig I., welcher diesen Interessen andauernd besondere Aufmerksamkeit zuwendete, wünschte, daß die Regierung durch allmähliche Vermehrung ihres Aktienbesitzes eine weitere Steigerung ihres Einflusses auf die Angelegenheiten der Gesellschaft gewinne und deshalb „aus höheren Rücksichten, als auf den Dividendenbezug" durch gelegentliche Ankäufe nach und nach den dritten Teil der sämtlichen vorhandenen Aktien für den Staat erwerbe. Durch solche Ankäufe brachte der letztere bis um die Mitte des J. 1843 seinen Aktienbesitz denn auch von dem ursprünglichen Stande zu 50 Stück im ganzen auf 150 Stück.

Wegen des regen Geschäftsganges ermächtigte die Generalversammlung vom 29. Juni 1843 den Verwaltungsrat zur Anschaffung eines dritten Schiffes für den Bedarfsfall, sowie zur Aufnahme des dazu nötigen Kapitales und erklärte sich die Regierung in dem eben erwähnten Bestreben nach Erweiterung ihres Aktienbesitzes bereit, dieses Kapital durch den Alleinbezug von 300 auszugebenden neuen Aktien zu je 250 fl., zusammen 75000 fl., zu gewähren. Hiedurch stieg das gesamte Aktienkapital der Gesellschaft auf 225000 fl., eingeteilt in 900 Aktien, und der Gesamtbesitz des Staates an solchen auf 450, d. i. die Hälfte aller vorhandenen Stücke.[1])

---

[1]) Während in den Konstanzer Generalversammlungen statutengemäß jede einzelne Aktie ihrem Besitzer eine Stimme verlieh und daher der dortige Großh. Ministerialkommissär für die 200 im Staatseigentume befindlichen Aktien 200 Stimmen besaß, kam in den Lindauer Generalversammlungen statutenmäßig einem und demselben Aktionäre, soviele Aktien derselbe auch besitzen mochte, nur ein Maximum von 20 Stimmen zu und konnte daher der zur Vertretung der 450 Aktien des Staates berufene Kgl. Postmeister auch seinerseits nur über 20 Stimmen verfügen. Über die gleiche Anzahl hatte er aber schon verfügen können, als der

Das neue Schiff wurde der Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich in Lieferung gegeben und von dieser aus Zollrücksichten in Gottlieben erbaut, wo dasselbe am 27. März 1845 in Anwesenheit je eines Dampfers von Friedrichshafen und Konstanz feierlich vom Stapel gelassen wurde und dabei den Namen des damaligen Kronprinzen von Bayern „Maximilian" erhielt. Im Mai 1845 trat es in den regelmäßigen Dienst.

Schon am 20. Januar 1845 hatte die Gesellschaft ihre bestehende Vereinbarung mit der Schifferinnung dahin erweitert, daß letztere für die Zukunft sich auf die Verschiffung von Salz und Holz nach allen Richtungen, sowie von Getreide nach Rheineck beschränkte, den ganzen übrigen Getreidetransport aber der Dampfschiffahrt überließ. Die Schifferinnung, die bis zum J. 1841 noch ein so gewichtiges Auftreten gezeigt hatte, war inzwischen auf 6 Mitglieder zurückgegangen, die zwar noch 4 Prozent ihres geschäftlichen Anlagekapitales verdienten, aber in der Mehrzahl bereits der völligen Abtretung ihres Geschäftes an die Dampfschiffahrtsgesellschaft zuneigten. In solchem Maße hatte in kurzer Zeit die Dampfschiffahrt zersetzend auf die einst so trotzige Schifferinnung in Lindau gewirkt.

Ungeachtet des nunmehrigen Besitzes von drei Schiffen vermochte die Gesellschaft dem wiederholten und dringenden Wunsche der Generalpostdirektion in Zürich nach einer täglichen Postverbindung zwischen Romanshorn und Lindau nicht zu entsprechen. Dieselbe beschloß daher auf ihrer Generalversammlung vom 19. Mai 1846 ein weiteres, vor-

---

Staat die neuen 300 Aktien noch nicht bezogen hatte. Vom Standpunkte der Stimmenanzahl in den Generalversammlungen aus brachte also dieser so namhafte neue Aktienbezug für die Regierung keine Änderung. Indessen steigerte die nun eingetretene Vereinigung der Hälfte der sämtlichen vorhandenen Aktien in der Hand des Staates den Einfluß der Regierung auf die gesamten Verhältnisse der Gesellschaft ganz wesentlich und begnügte sich dieselbe damit auch gegenüber einer bei ihr versuchten Andeutung über die Möglichkeit der künftigen Vermehrung der Stimmenzahl für ihren Aktienbesitz. Diese Andeutung ging dahin, daß die Regierung ihre 450 Aktien auf 9 verschiedene Behörden verteilen und durch jede der letzteren selbständig jene Rechte ausüben lassen könne, welche die Statuten jedem Besitzer von 50 Aktien zuerkannten. Es hätte also jede dieser 9 Behörden je einen Vertreter zu den Sitzungen des Verwaltungsrates entsenden und in den Generalversammlungen die auf 50 Aktien jeweils treffende Anzahl von 11 Stimmen beanspruchen können. Dergestalt hätte der Staat in den Sitzungen des Verwaltungsrates, dessen Grundstock aus 7 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern bestand, für sich allein 9 Beisitzer und in den Generalversammlungen die Summe von 9 mal 11, zusammen 99 Stimmen, erlangt. Allein in loyaler Würdigung des Umstandes, daß eine solche Auslegung der Statuten bei deren Abfassung und Genehmigung auf keiner Seite ins Auge gefaßt worden war, sah die Regierung von jedem Eingehen auf diese Andeutung ab.

züglich für postalische Zwecke geeignetes, leichtes Dampfboot zu erbauen und die Kosten für dieses vierte Schiff mit 46000 fl. den laufenden Mitteln zu entnehmen.[1])

Der Bau wurde wieder der Firma Escher, Wyß & Co. in Zürich, welche allmählich gleichsam das Monopol für Erstellung neuer Bodenseedampfer errungen hatte, übertragen und von dieser auf zollfreiem Gebiete bei Konstanz betätigt. Das neue Schiff wurde am 1. Juli 1847 unter dem Namen „Merkur" in den Dienst gestellt.

Die Generalpostdirektion in Zürich verpflichtete sich in dem mit der Lindauer Gesellschaft hiewegen abgeschlossenen Postvertrage für die tägliche Postverbindnng zwischen Romanshorn und Lindau zunächst auf die Dauer von vier Jahren zu einer jährlichen Entschädigung von 12000 fl.

Einen bedeutenden Faktor bildeten damals, wie bei allen Dampfschiffahrtsunternehmungen, so auch bei jenen auf dem Bodensee der starke Holzverbrauch für die Feuerung der Schiffe und die dadurch hervorgerufenen hohen Anschaffungskosten für dieses Feuerungsmaterial, welche einen unverhältnismäßig großen Teil der Gesamtausgaben darstellten. Die Sache wurde noch empfindlicher, als viele Holzhändler die Preise zudem künstlich in die Höhe trieben und finden sich in den Quellen laute Klagen über den Holzwucher.

Deswegen unternahmen die Dampfschiffahrtsgesellschaften am Bodensee schon damals verschiedene Versuche der Schiffsfeuerung mit Braunkohlen, die da und dort in der Nähe des Sees gefunden wurden. Allein die beträchtlichen Kosten der Herbeischaffung bei dem jenesmaligen Stande der Verkehrsmittel und andere Ursachen führten jeweils wieder zur baldigen Einstellung der Versuche. —

Erwähnenswert aber erscheint jene hier einschlägige Äußerung, welche in den gedruckten Jahresberichten der verbündeten Gesellschaften in Lindau und Konstanz für 1841 übereinstimmend enthalten ist und folgendermaßen lautet:

„ . . . finden wir uns aufgefordert, ... unsere heißesten Wünsche auf ein baldiges Gelingen der wichtigsten neuen Er-

---

[1]) Die Gesellschaft, durch anderweitige Zahlungsverpflichtungen gedrängt, richtete am 14. April 1847 an die Regierung die Bitte, ihr wegen des Baues des vierten Schiffes ein binnen zwei Jahren rückzahlbares, unverzinsliches Darlehen von 20000 fl. zu gewähren und beschaffte sich, als die Regierung auf diese Bitte nicht einging, genannte Summe im Wege eines Privatdarlehens. Die betreffende Schuldsumme wurde unter die „Guthaben von Kreditoren" eingereiht und mit diesen allmählich beglichen.

findung, nämlich der Anwendung des Elektromagnetismus als Triebkraft, hier auszusprechen."

Wahrlich, ein verfrühter Wunsch!

4. Die gegenseitigen Verhältnisse der drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften.

Es wurde oben bereits angedeutet, daß die bei Eintritt des Bruches zwischen den Gesellschaften zu Konstanz und Lindau von dem Verwaltungsrate zu Konstanz in emphatischen Worten ausgesprochene Hoffnung von der Fortdauer der guten Beziehungen zwischen denselben sich nicht bewahrheitete, daß vielmehr zwischen diesen beiden Gesellschaften tiefgreifende Zerwürfnisse eintraten, in welche nach kurzer Zeit auch die Württembergische Gesellschaft in sehr empfindlicher Weise mit verwickelt war.

Aber selbst die Regierungen der beteiligten deutschen Uferstaaten wurden in die Zerwürfnisse insofern mit hineingezogen, als jede derselben für die auch sie selbst nahe berührenden Interessen der heimatlichen Dampfschiffahrtsanstalt handelnd eintrat.

Diese Zerwürfnisse und ihr allmählicher Ausgleich mit dem denselben abschließenden ersten gemeinsamen Fahrplane der sämtlichen drei Gesellschaften bildeten die Signatur des letzten Zeitabschnittes der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt.

a) Die Zerwürfnisse.

1842—1845.

Sofort nach vollzogenem Bruche zwischen der Konstanzer und der Lindauer Gesellschaft gab die Lindauer Kaufmannschaft ihrer früheren Zusage, sich für ihre Versendungen nur der Dampfschiffahrt zu bedienen, die beschränkende Auslegung, daß sie diese Versendungen nur mehr der heimischen Lindauer Gesellschaft zuwendete, die Konstanzer Gesellschaft aber davon ausschloß. Die letztere wollte diese Maßregel dadurch unschädlich machen, daß sie ihren Kapitänen „Bezugsscheine" ausstellte, womit dieselben von einzelnen Kaufleuten in Lindau Güter formell als Eigentum beziehen und als solches mit den badischen Dampfschiffen verfrachten sollten, so daß sie selbst als Versender der Güter ab Lindau erschienen wären und die erwähnte Stellungnahme der Lindauer Kaufleute auf ebendiese Güter keine Anwendung gefunden hätte.

Das Hafenkommissariat in Lindau untersagte sofort dieses Verfahren. Der Verwaltungsrat zu Konstanz ergriff daraufhin bereits am 21. September 1842, also nur drei Wochen nach dem Bruche, Beschwerde gegen dieses Verbot des Hafenkommissariates in Lindau zur Kgl. Kreisregierung in Augsburg und erbat für die Konstanzer Schiffe im Hafen von Lindau unbeschränkte Ladefreiheit gegen Zahlung der normalen Abfuhrgelder an die nunmehr dieselben beziehende bayerische Staatskasse. Die Regierung in Augsburg lehnte nach Einholung bezüglicher Ministerialentschließung diese Bitte ab.

Die Lindauer Gesellschaft, durch den Gang der Ereignisse zu einer Annäherung an die Württembergische Gesellschaft veranlaßt, vereinbarte mit dieser für den Sommer 1843 einen gemeinsamen Fahrplan und glaubte, trotz der unliebsamen Vorkommnisse zwischen ihr und der Konstanzer Gesellschaft, auch letztere zur Teilnahme an dieser gemeinsamen förderlichen Einrichtung einladen zu sollen. Allein dieselbe lehnte ab und ordnete vielmehr an, daß ihre Schiffe aus allen bedeutenderen Hafenorten des Sees eine Stunde vor den Lindauer Schiffen abzufahren hatten. Die Folge davon war, daß den letzteren die Reisenden weggenommen wurden.

Hiegegen verfügte das Hafenkommissariat in Lindau mit Ermächtigung des Regierungspräsidiums in Augsburg, daß die Konstanzer Dampfschiffe in Lindau, insofern sie sich mit Personenbeförderung befaßten, drei Stunden vor oder eine Stunde nach dem Abgange der Lindauer Dampfschiffe aus dem Hafen von Lindau abzufahren hatten. Als Repressalie gegen diese Verfügung traf, auf Anrufen des Konstanzer Verwaltungsrates, die Großh. Regierung des Seekreises in Konstanz am 20. Juni 1843 die durchgreifende Maßnahme der sofortigen Ausschließung der Lindauer und Friedrichhafener Dampfboote von allen Personen- und Güterladungen in sämtlichen badischen Häfen und Landungsplätzen, sowie des Verbotes des ferneren Überschlagens von Gütern im Hafen von Konstanz. Ergänzend hiezu ordnete der Konstanzer Verwaltungsrat an, daß der für seine Schiffe gewählte separate Sommerfahrplan, unter dem Verbote für dieselben, in Lindau und Friedrichshafen Personen oder Güter an Bord zu nehmen, beibehalten werde.

Die Ausdehnung der vorgedachten Konstanzer Maßnahmen auch auf die Württembergische Gesellschaft gründete sich auf den Umstand, daß letztere den Konstanzer Schiffen nicht mehr gestattete, in Friedrichshafen „Güter für Konstanz an Bord zu nehmen". Es scheint, daß die Konstanzer Gesellschaft nach Mißlingen ihres bereits erwähnten Versuches durch Bezugsscheine für ihre Kapitäne direkte Güterfrachten von

Lindau nach Konstanz zu erhalten, nun anstrebte, im Einverständnisse mit einzelnen Spediteuren von Lindau und Friedrichshafen solche Frachten auf dem indirekten Wege des Umschlages derselben von den Lindauer auf die Konstanzer Schiffe in Friedrichshafen zu gewinnen, und daß die Württembergische Gesellschaft, welche jener zu Lindau durch den gemeinsamen Fahrplan näher gerückt war, dieses Verfahren im Interesse der letzteren hindern wollte.

Durch die genannte badische Maßnahme vom 20. Juni 1843 war der Kriegszustand zwischen der Konstanzer Gesellschaft einerseits und den beiden übrigen Gesellschaften anderseits aufs äußerste verschärft worden. Die Beibehaltung des speziellen Konstanzer Fahrplanes neben dem gemeinsamen Lindau-Friedrichshafener Fahrplane führte dazu, daß oft Schiffe verschiedener Gesellschaften zu der gleichen Zeit den gleichen Weg um die Wette fuhren und hiedurch geradezu Sicherheitsgefährdungen für die Schiffe selbst und die darauf befindlichen Menschen und Güter herbeigeführt wurden. —

Die für den Konstanzer Hafen gegenüber den Lindauer und Friedrichshafener Schiffen verhängte Geschäftssperre wurde für die ersteren, welche bei ihren Rheinfahrten diesen Hafen nicht umgehen konnten, sehr empfindlich. Die Friedrichshafener Schiffe dagegen liefen nun statt Konstanz regelmäßig den von ihnen schon früher ausnahmsweise besuchten kleinen schweizerischen Uferort Bottighofen bei Konstanz an, woselbst sich ein Speditionshaus auftat, und vollzogen hier jene Ein- und Ausparkierung von Reisenden und Gütern, die ihnen in Konstanz selbst verwehrt war, sowie den Umschlag ihrer Fracht von und zu dem Rheine. Die Bedeutung, welche dadurch der kleine Uferort Bottighofen damals für den Bodensee erlangte, rief in der Schweiz sogar zeitweise den Plan hervor, von da auf eidgenössischem Gebiete einen für Dampfschiffe befahrbaren Kanal nach Gottlieben am Untersee zu bauen und so Konstanz seiner Eigenschaft als Zwangsweg vom Obersee zum Untersee zu entkleiden. Allein es blieb bei dem Plane.

Die württembergische Regierung aber erhob bei der badischen Regierung bereits im J. 1843 diplomatische Vorstellung gegen die Fortdauer dieser Verhältnisse, indem sie ausführte, daß dieselben mit den Bestimmungen über die gegenseitigen kommerziellen Beziehungen unter den deutschen Einzelstaaten, wie solche der Zollvereinsvertrag aufgestellt, unvereinbar seien. Die Presse, weithin in Deutschland und der Schweiz, verdammte die Zustände auf dem Bodensee energisch, der bei der gesamten Reisewelt geradezu in Verruf geriet.

Diese Sachlage veranlaßte den Konstanzer Verwaltungsrat dazu, die kritischen Vorgänge in einer besonderen, vom 1. Dezember 1843

datierten Flugschrift zu beleuchten,[1]) worauf der Lindauer Verwaltungsrat seinerseits in einer Flugschrift vom Januar 1844 antwortete.[2]) Beide Flugschriften zeugen von der damaligen hochgradigen Erregung bei den beiderseitigen Verwaltungsräten.

Bemerkenswert erscheint dabei die Tatsache, daß der Kgl. Regierungspräsident Freiherr von Stengel von Augsburg anfangs Oktober 1843 mit dem Verwaltungsrate in Lindau die Möglichkeit der Beseitigung der auf dem Bodensee bestehenden Wirren mittels des Abschlusses eines Gemeinschaftsverhältnisses der drei Gesellschaften besprach. Ob derselbe einer höheren Weisung folgte oder veranlaßt durch das Interesse, welches er der Bodenseedampfschiffahrt in ersichtlicher Weise bereits mehrfach bewiesen hatte, aus eigenem Antriebe handelte, ist aus den Quellen nicht zu entnehmen. Jedoch verhielt sich der Lindauer Verwaltungsrat ablehnend und scheint die Frage deshalb nicht mehr weiter verfolgt worden zu sein.

b) Der allmähliche Ausgleich.

Seit 1845.

Der Wechsel heftiger Flugschriften zwischen dem Konstanzer und dem Lindauer Verwaltungsrate hielt den letzteren nicht ab, seine Bemühungen wegen Herstellung eines gemeinsamen Fahrplanes der drei Gesellschaften fortzusetzen. Es wurde auch tatsächlich auf einer am 17. April 1844 in Rorschach abgehaltenen Konferenz ein solcher für den Sommerdienst 1844 verabredet. Allein kurz vor Eintritt dieses Dienstes wurde derselbe von Konstanz wieder verworfen. Es verblieb demnach auch für den Sommer 1844 bei den getrennten bayerisch-württembergischen und badischen Fahrplänen.

Jedoch scheint im Laufe ebendieses Sommers bei dem Konstanzer Verwaltungsrate die Überzeugung die Oberhand gewonnen zu haben, daß es vorteilhafter sei, einen Ausgleich und eine Wiedervereinigung mit der Lindauer Gesellschaft, deren fortschreitende Erstarkung nicht zu verkennen war, herbeizuführen, als in dem unfruchtbaren Kampfe mit derselben zu verharren. Und auch die badische Regierung selbst dürfte diese Auffassung geteilt haben.

So kam es, daß zu Anfang des J. 1845 der Ministerialkommissär bei der Konstanzer Gesellschaft, vorerst in privater Weise, dem Regierungskommissär bei der Lindauer Gesellschaft, sowie den Vorständen des

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 50.
[2]) Vergl. S. Ü. No. 51.

Verwaltungsrates der letzteren den Wunsch nach Wiedervereinigung der beiden Gesellschaften zu erkennen gab und kurz danach ein desfallsiger förmlicher Antrag des Konstanzer an den Lindauer Verwaltungsrat gelangte. Die Grundlage des neu abzuschließenden Gemeinschaftsvertrages sollte bei der nunmehrigen gleichen Anzahl von drei Schiffen auf jeder Seite die gleichheitliche Teilung der gemeinschaftlichen Reineinnahme bilden.

Allein gehoben von dem Gefühle, daß inzwischen „Lindau in allen Stücken Konstanz überflügelt habe", und für den Fall der Wiedervereinigung den Wiederausbruch der alten Feindseligkeiten fürchtend lehnte der Lindauer Verwaltungsrat am 22. April 1845 den Antrag auf ein neues Gemeinschaftsverhältnis ab.

Er begleitete diese Ablehnung mit der Versicherung, daß er fortgesetzt die Herbeiführung eines freundnachbarlichen und ersprießlichen Zusammenwirkens aller drei Gesellschaften, bei voller Aufrechterhaltung der Selbständigkeit einer jeden derselben, anstrebe und als die erste Voraussetzung hiezu die Erstellung eines ineinandergreifenden gemeinsamen Fahrplanes, unter Fortfall der durch die Konstanzer Maßnahmen vom 20. Juni 1843 herbeigeführten Beschränkungen in der freien Bewegung der Reisenden, erachte.

Daraufhin erschien der Präsident des Konstanzer Verwaltungsrates persönlich in Lindau und vereinbarte mit dem dortigen Verwaltungsrate die Grundzüge für einen — wenigstens in der Hauptsache — übereinstimmenden badisch-bayerischen Fahrplan zunächst für den Winter 1845/46. Diese Vereinbarung bot, im Zusammenhange mit der fortbestehenden bezüglichen bayerisch-württembergischen Vereinbarung, die Aussicht auf ein baldiges Zustandekommen des so sehr erwünschten gemeinsamen Fahrplanes aller drei Gesellschaften.

Indessen blieben die Wünsche des Konstanzer Verwaltungsrates, wie auch der badischen Regierung selbst auf die Erneuerung des Gemeinschaftsverhältnisses zwischen den Gesellschaften in Konstanz und in Lindau gerichtet.

In diesem Sinne veröffentlichte der damalige Verwalter der Konstanzer Gesellschaft W. S. Greiner, welcher vorher die gleiche Stellung bei der Lindauer Gesellschaft eingenommen hatte und hienach mit den einschlägigen Verhältnissen auf beiden Seiten vertraut war, im Januar 1846 eine Flugschrift über die Möglichkeit und Nützlichkeit einer Wiedervereinigung der beiden Gesellschaften, worin er dieselbe „zur Wiederherstellung von Ruhe und Frieden auf dem Bodensee" eindringlich empfahl.[1])

[1]) Vergl. S. Ü. No. 52.

In diesem Sinne sprach sich auch jene diplomatische Note der badischen Regierung aus, mit welcher dieselbe am 30. März 1846 die im J. 1843 erhobene Vorstellung der württembergischen Regierung über die unerquicklichen Verhältnisse der Bodenseedampfschiffahrt beantwortete. Diese Note besagte, daß auch die badische Regierung die eingetretenen Zerwürfnisse beklage, daß aber die von badischer Seite hiewegen im J. 1843 getroffenen Maßnahmen zur Erhaltung der badischen Schiffahrt notwendig gewesen seien, nunmehr jedoch Hoffnung bestehe, durch Wiedervereinigung der Gesellschaften in Konstanz und in Lindau und eine hierauf folgende angemessene Vereinbarung derselben mit der Württembergischen Gesellschaft zu geordneten Verhältnissen zu kommen. Zugleich stellte diese Note die alsbald zu betätigende diplomatische Intervention der badischen Regierung bei der bayerischen zur Herbeiführung der Wiedervereinigung der Gesellschaften von Konstanz und von Lindau in Aussicht.

Tatsächlich trat auch bereits zu Anfang Mai 1846 der Kgl. Regierungskommissär bei der Gesellschaft in Lindau in besonderem ministeriellen Auftrage mit dem dortigen Verwaltungsrate in die Erörterung der Frage der Wiedervereinigung ein, für welche von badischer Seite die Einsetzung eines aus ausgewählten Mitgliedern der beiderseitigen Verwaltungsräte zu bildenden gemeinsamen Direktoriums und die gleichmäßige Teilung der gemeinschaftlichen Reineinnahme vorgeschlagen worden war.

Der Lindauer Verwaltungsrat glaubte auch dieser höheren Einwirkung gegenüber auf seiner dem Konstanzer Verwaltungsrate bereits am 22. April 1845 direkt übermittelten Erklärung, wonach er kein neues Gemeinschaftsverhältnis mit Konstanz, wohl aber ein freundnachbarliches Zusammenwirken aller drei Gesellschaften unter Aufstellung eines gemeinsamen Fahrplanes anstrebe, bestehen zu sollen; seine Haltung auch die Billigung der Lindauer Generalversammlung vom 19. Mai 1846.

Ein derartiges freundnachbarliches Verhältnis mit gemeinsamem Fahrplane war denn auch das Endziel, welches auf ebendieser Generalversammlung von den Vertretern der Regierung des Kantons St. Gallen und hinwiederum auf der nachfolgenden Konstanzer Generalversammlung vom 20. Juli 1846 aus Aktionärkreisen lebhaft befürwortet wurde.

Bei dieser Lage der Dinge wurde der Gedanke einer förmlichen Wiedervereinigung der Gesellschaften in Konstanz und Lindau von keiner Seite weiter verfolgt und brachte das Ende des J. 1846 das gänzliche Fallenlassen dieses Gedankens mit sich.

Hingegen wurden die bereits für den Winter 1845/46 getroffenen Vereinbarungen über teilweises Ineinandergreifen des bayerisch-württembergischen und des badischen Fahrplanes auch für den Sommer 1846 und den Winter 1846/47 beibehalten.

c) Der erste gemeinsame Fahrplan.

1847.

Auf der Grundlage dieser teilweisen Fahrplaneinigung verfolgte vorzüglich die Lindauer Gesellschaft ihre Absicht der endlichen Erstellung eines vollständig ineinandergreifenden gemeinschaftlichen Fahrplanes aller drei Gesellschaften unter Fortfall aller aus der Konfliktszeit noch bestehenden Überbleibsel gegenseitiger Verkehrsbeschränkungen mit regem Eifer. Die in dieser Richtung fortgesetzten Verhandlungen führten auf einer von Vertretern aller drei Gesellschaften besuchten Konferenz zu Rorschach vom 8. April 1847 denn auch zu dem „freudigen Ereignisse" der tatsächlichen Vereinbarung eines also gearteten Fahrplanes für den Sommer 1847.

Dieser Fortschritt wurde nicht nur von dem Publikum, sondern auch von den Postanstalten lebhaft begrüßt, denn auch in deren Interesse lag das endliche Gelingen des Ineinandergreifens sämtlicher Dampfbootkurse auf dem See.

Aber auch speziell auf württembergischer Seite mußte diese Art und Weise des Ausgleiches der seitherigen Wirren in der Bodenseedampfschiffahrt ungleich mehr Befriedigung erzeugen, als die Wiedervereinigung von Konstanz und Lindau mit einem gemeinsamen Direktorium und darauffolgender Verständigung dieser Koalition mit der Württembergischen Gesellschaft. Denn hiedurch wäre letztere naturgemäß in eine sekundäre und abhängige Lage hineingedrängt worden, während es im Gegenteile in deren Bestreben liegen mußte, bei dem stets näher rückenden Zeitpunkte der Betriebseröffnung der in Friedrichshafen mündenden Eisenbahnstrecke, welche als erste solche Strecke am See gerade der württembergischen Dampfschiffahrt besondere Vorteile in Aussicht stellte, sich eine möglichst freie und unbeschränkte Stellung zu erhalten.

Der die Konfliktszeit abschließende gemeinsame Sommerfahrplan des J. 1847 erschien aber nicht nur als Markstein in der Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt während der mit ebendiesem Jahre zu Ende gegangenen ersten Hauptperiode derselben, sondern auch als bedeutungsvoller Ausgangspunkt für deren Weiterentwicklung in der nun anhebenden zweiten Hauptperiode.

* V. Kapitel.

Die Finanzgebahrung der drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Bodensee während der Dauer ihres Bestandes.

1. Im allgemeinen.

Die Betrachtung der Finanzgebahrung der einzelnen während der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt bestandenen Dampfschiffahrtsanstalten muß sich auf die Württembergische Gesellschaft, als die Nachfolgerin der vormaligen Friedrichshafener Gesellschaft, dann die Konstanzer und die Lindauer Gesellschaft beschränken, da hinsichtlich der eben genannten Friedrichshafener Gesellschaft, dann des Dampfbootunternehmens des Freiherrn von Cotta, welche beide Anstalten hier noch einschlägig wären, kein genügendes Material für deren Einbeziehung in diese Betrachtung mehr vorliegt. Die Grundlagen für die Betrachtung der drei deutschen Gesellschaften wurden aus den hinterlassenen gedruckten Jahresberichten derselben entnommen.[1])

Die der Betrachtung zu unterstellenden drei deutschen Gesellschaften waren Aktiengesellschaften. Bei jeder derselben sind folgende Punkte besonders ins Auge zu fassen:

das Aktienkapital;
die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Betriebsführung;
die Überschüsse oder Fehlbeträge dieser finanziellen Ergebnisse;
die Generalabrechnungen;
die Dividendenzahlungen an die Aktionäre und endlich
der Schuldenstand.

Die nachfolgende Betrachtung hätte nach der Begrenzung der vorwürfigen Arbeit eigentlich mit dem J. 1847, dem Schlußjahre der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, zu enden. Ich glaubte aber diese Betrachtung — der Fortsetzung der vorwürfigen Arbeit vorgreifend — auf die ganze Dauer des Bestandes der in Rede stehenden drei Gesellschaften, also auch soweit dieselben noch nach dem J. 1847

---

[1]) Vergl. S. Ü. No. 46.— Die wenigen Angaben, welche hinsichtlich der Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der vormaligen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Friedrichshafen und des Cotta'schen Dampfbootunternehmens noch vorliegen, finden sich in den „Vorbemerkungen zu den Tabellen IV—VIII überhaupt," Ziff. 1.

fortbestanden, erstrecken und schon hier eine bezügliche abgerundete Darstellung geben zu sollen.

Das Aktienkapital (Tabelle VIII) ist im Abschnitte 2 des laufenden Kapitels behandelt.

Die Verkehrs- und finanziellen Ergebnisse der Betriebsführung der einzelnen drei Gesellschaften, sowie des zeitweiligen Gemeinschaftsverhältnisses der beiden Gesellschaften zu Konstanz und zu Lindau sind in den Tabellen IV—VII enthalten und bedürfen außer den dort beigegebenen Anmerkungen keiner weiteren Erläuterung.

Die Betriebsüberschüsse (Tabellen IV—VII) sind im Abschnitte 3 des laufenden Kapitels erörtert. Fehlbeträge wurden in endgültiger Weise nie konstatiert, denn in den wenigen Fällen, in welchen eine derartige Konstatierung in einem Jahresberichte zuerst Platz gegriffen hatte, wurde dieselbe in dem folgenden Jahresberichte wieder redressiert.[1])

In den Generalabrechnungen bildete das finanzielle Betriebsergebnis den Hauptfaktor, es kamen hiebei jedoch noch verschiedene andere Faktoren, so namentlich Aktiv- und Passivzinsen, Gutschriften, Übertragungen, Meliorationen u. s. w. in Betracht. Die gegenseitige Kalkulation aller bezüglichen Ziffern ergab das Schlußresultat des finanziellen Jahresstandes der Gesellschaft, entweder in Form eines Reingewinnes oder eines Reinverlustes. Diese Generalabrechnungen stellten sich aber so kompliziert dar, daß hier auf dieselben nicht weiter eingegangen werden kann.[2])

---

[1]) So entzifferte z. B. der Jahresbericht der Württembergischen Gesellschaft für 1846/47 einen Fehlbetrag von 3574 fl., welcher in dem Rückblicke des nächstfolgenden Jahresberichtes auf das genannte J. 1846/47 durch nachträgliche Reduktion der Jahresausgaben sich in einen Betriebsüberschuß von 16591 fl. verwandelte. Es boten eben die Jahresberichte für die einzelnen Jahre keine endgültigen Jahresrechnungen, sondern stellten die darin enthaltenen Rechnungen zur Verhandlung der betreffenden Generalversammlung der Aktionäre. Die Generalversammlung konnte über eine anderweitige Gruppierung des Rechnungsmateriales mit Verteilung auf mehrere Jahre beschließen und die auf diese Weise rektifizierten Rechnungsergebnisse wurden sodann in den nächstfolgenden Jahresbericht als endgültige aufgenommen. Ob aber nicht für einzelne Betriebsjahre einer oder der anderen Gesellschaft, für welche keine Jahresberichte mehr vorhanden sind, nicht dennoch Betriebsdefizite in endgültiger Weise bestehen blieben, ist mir unbekannt. Demgemäß mußte ich in den Tabellen eine bezügliche Rubrik aufnehmen und dieselbe für die betreffenden Jahre mit der die offene Frage bezeichnenden Abkürzung x y ausfüllen.

[2]) Wenn auch das Betriebsergebnis den Hauptfaktor in der Generalabrechnung darstellte, so wichen doch die Ziffern dieses Hauptfaktors und des Schlußresultates der genannten Rechnung öfter sehr stark von einander ab. Ein prägnantes Beispiel in dieser Richtung bot das Betriebsjahr 1849/50 der Württembergischen Gesellschaft, in welchem sich der Betriebsüberschuß auf 57508 fl., der Reingewinn

Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre (Tabelle VIII), worüber der Abschnitt 4 des laufenden Kapitels nähere Aufschlüsse erteilt, wurden für die Regel aus dem Reingewinne entnommen, während der Rest des letzteren zum Reservefond geschlagen wurde. Es kamen aber auch Fälle vor, in denen bei Ungenügendheit des Reingewinnes die Dividenden ganz oder teilweise aus dem Reservefond geschöpft wurden.

Der Schuldenstand der einzelnen Gesellschaften ist, soweit dieses nach dem lückenhaften Materiale tunlich erschien, in dem Abschnitte 5 des laufenden Kapitels erörtert.

2. Das Aktienkapital insbesondere.

Anlangend die jeweilige Höhe des Aktienkapitales der einzelnen Gesellschaften, so nahm bis zum J. 1845 jenes der Gesellschaft in Konstanz mit 189000 fl. den ersten, jenes der Gesellschaft in Lindau mit 150000 fl. den zweiten, jenes der Württembergischen Gesellschaft mit 132000 fl. den dritten Platz ein. Nach der Vermehrung des Aktienkapitales der Gesellschaft in Lindau im J. 1845 auf 225000 fl. trat diese Gesellschaft hinsichtlich der Kapitalshöhe überhaupt an die erste Stelle, während jene in Konstanz mit ihrem gleichgebliebenen Kapitale an die zweite Stelle zurücktrat und die Württembergische Gesellschaft mit ihrem ebenfalls gleichgebliebenen Kapitale nach wie vor die dritte Stelle einnahm. Dieses Verhältnis bestand fort, solange die drei Gesellschaften neben einander wirkten.

Die Höhe des jeweils investierten Gesamtaktienkapitales aller drei Gesellschaften belief sich vom J. 1838 ab, in welchem die Gesellschaft in Lindau und die Württembergische Gesellschaft, als Nachfolgerin der früheren Gesellschaft in Friedrichshafen, neben der bereits bestandenen Gesellschaft in Konstanz in den Betrieb eintraten, auf 471000 fl. Mit der im J. 1845 eingetretenen Erhöhung des Kapitales der Gesellchaft in Lindau stieg das Gesamtkapital auf 546000 fl., mit dem Aufhören der Württembergischen Gesellschaft im J. 1854 sank es auf 410000 fl., mit jenem der Gesellschaft in Lindau zu Ende des J. 1861 auf 189000 fl., nämlich das Kapital der zeitweise allein erübrigenden Gesellschaft in Konstanz.

Mit dem im J. 1863 eingetretenen Aufhören der Gesellschaft in Konstanz hatten die deutschen Dampfschiff-Aktienunternehmungen auf dem

---

hingegen nur auf 39110 fl. bezifferte, ein noch prägnanteres das Betriebsjahr 1861 der Gesellschaft in Konstanz mit einem Betriebsüberschusse von 12498 fl. und einem Reingewinne von nur 134 fl.

Bodensee überhaupt ihr Ende erreicht. Auch formell befand sich nun die gesamte deutsche Bodenseedampfschiffahrt im Eigentume und Besitze der betreffenden deutschen Regierungen, nachdem letztere infolge ihres Aktienbesitzes bereits längere Zeit vorher an diesem Eigentume materiell überwiegend beteiligt gewesen waren. Befanden sich doch bei Auflösung der Württembergischen Gesellschaft im J. 1854 sämtliche Aktien ohne Ausnahme, bei jener der Gesellschaft in Konstanz im J. 1863 sämtliche Aktien mit alleiniger Ausnahme von 9 Stück, hingegen bei jener der Gesellschaft in Lindau zu Ende des J. 1861 die Aktien zur vollen Hälfte im festen Besitze der betreffenden Regierungen.

3. Betriebsüberschüsse insbesondere.

Behufs vergleichender Darstellung der Höhe der Betriebsüberschüsse der einzelnen Gesellschaften für die einzelnen Jahre möchte als Normaleinheit, d. i. als „Normalsatz", ein solcher Überschuß von 1000 fl. für einen Monat, also von 12000 fl. für ein Jahr, anzunehmen sein. Folgerichtig erscheinen die Jahresüberschüsse:

unter 12000 fl. als solche „unter dem einfachen Normalsatze",
dann von
12001—24000 fl. als solche „über dem einfachen Normalsatze",
24001—36000 „ „ „ „ „ doppelten „
36001—48000 „ „ „ „ „ dreifachen „
48001—60000 „ „ „ „ „ vierfachen „

Höhere Überschüsse kamen überhaupt nicht vor, da der von der Württembergischen Gesellschaft für das Betriebsjahr 1849/50 berechnete von 57508 fl. den höchsten Betriebsüberschuß darstellte, den je eine der Gesellschaften erzielte.

Auf dieser Grundlage ergibt sich für die in der Tabelle VIII aufgeführte Reihe von 32 Jahren, für welche — allerdings mit einigen Unterbrechungen — ziffermäßig bestimmte Betriebsüberschüsse nach den noch vorhandenen Behelfen überhaupt festgestellt werden konnten, folgendes Bild:

Württembergische Gesellschaft.

17 Betriebsjahre, 1837/38—1853/54; hievon ziffermäßig bekannte Betriebsüberschüsse für 7 Jahre, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 (d. i. bis zum 30. November 1847, mit welchem das Betriebsjahr 1846/47 endete):

2 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
1 Jahr über „ „ „

Für die Zeit ab 1847 (d. i. ab 1. Dezember 1847, mit welchem das Betriebsjahr 1847/48 begann):

3 Jahre über dem einfachen Normalsatze,
1 Jahr „ „ vierfachen „

Im ganzen:

2 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
4 „ über „ „ „
1 Jahr „ „ vierfachen „
Zusammen 7 Jahre.

Gesellschaft in Konstanz.[1])

32 Betriebsjahre, 1832—1863; hievon ziffermäßig bekannte Betriebsüberschüsse für 28 Jahre, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 einschließlich:

3 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
5 „ über „ „ „
5 „ „ „ zweifachen „

Für die Zeit ab 1847:

3 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
9 „ über „ „ „
3 „ „ „ zweifachen „

Im ganzen:

6 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
14 „ über „ „ „
8 „ „ „ zweifachen „
Zusammen 28 Jahre.

Gesellschaft in Lindau.

23 Betriebsjahre, 1838—1860, von welchen sämtlichen die Betriebsüberschüsse ziffermäßig bekannt sind, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 einschließlich:

3 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
3 „ über „ „ „
3 „ „ „ zweifachen „
1 Jahr „ „ dreifachen „

Für die Zeit ab 1847:

1 Jahr unter dem einfachen Normalsatze,
4 Jahre über „ „ „

[1]) Das J. 1842 wurde bei Konstanz wie bei Lindau, abgesehen von der Beendigung des Gemeinschaftsverhältnisses, während desselben je als ein Jahr gerechnet.

4 Jahre über dem zweifachen Normalsatze,
3 „ „ „ dreifachen „
1 Jahr „ „ vierfachen „

Im ganzen:

4 Jahre unter dem einfachen Normalsatze,
7 „ über „ „ „
7 „ „ „ zweifachen „
4 „ „ „ dreifachen „
1 Jahr „ „ vierfachen „

Zusammen 23 Jahre.

In nähere Vergleichung können bei den so wenigen bestimmten Ziffern hinsichtlich der Württembergischen Gesellschaft nur die Gesellschaften in Konstanz und Lindau gezogen werden. Es ergibt sich, daß die letztere im Durchschnitte höhere Betriebsüberschüsse erzielte, als die erstere, welche überhaupt einen über den zweifachen Normalsatz hinausgehenden Betriebsüberschuß niemals aufzuweisen hatte.

4. Dividendenzahlungen insbesondere.

Als Normalsatz der jährlichen Dividendenzahlung wird bei allen Gesellschaften ein solcher von 4 % anzunehmen sein. Eine Nichtgewährung von Dividenden überhaupt trat nur in sehr seltenen Fällen ein. Soweit die vorhandenen Behelfe erkennen lassen, gestalteten sich die Dividendenzahlungen, wie folgt:

Württembergische Gesellschaft.[1])

17 Betriebsjahre, wie oben; ziffermäßig bekannte Dividendenergebnisse für 6 Jahre, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 (d. i. bis zum 30. November 1847):
2 Jahre zu 0 % Dividende,
1 Jahr „ 3 % „ P.

[1]) Die beiden Jahre ohne Dividendenzahlungen waren die Betriebsjahre 1844/45 und 1845/46, in welchem letzteren die Gesellschaft mit den Wiederherstellungskosten des am 12. Dezember 1845 gestrandeten „Kronprinz" schwer belastet war. Die mit P bezeichneten Dividenden wurden nur für die im Privatbesitze, nicht auch für die im Staatseigentume stehenden Aktien bezahlt. Es möchte nach der ganzen Sachlage anzunehmen sein, daß auch für die übrigen Betriebsjahre der Gesellschaft, für welche in den vorhandenen Behelfen keine bestimmten Angaben über die bezüglichen Dividendenergebnisse vorliegen, immerhin eine Dividende von 4% gewährt wurde.

Für die Zeit ab 1847:

1 Jahr zu 2 % Dividende P.,
1 „ „ 4 % „ P.,
1 „ „ 5 % „

Im ganzen:

2 Jahre zu 0 % Dividende,
1 Jahr „ 2 % „ P.,
1 „ „ 3 % „ P.,
1 „ „ 4 % „ P.,
1 „ „ 5 % „
Zusammen 6 Jahre.

Gesellschaft in Konstanz.[1])

32 Betriebsjahre, wie oben; ziffermäßig bekannte Dividendenergebnisse für 20 Jahre, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 einschließlich:

6 Jahre zu 4 % Dividende.

Für die Zeit ab 1847:

2 Jahre zu 0 % Dividende,
1 Jahr „ 2 % „
1 „ „ 3 % „
1 „ „ $3^1/_4$ % „
9 Jahre „ 4 % „

[1]) Für 1842 wurde eine Dividende zu 4% gezahlt. Dieselbe galt für das ganze Jahr, ohne Rücksicht darauf, daß ein Teil desselben innerhalb, der andere außerhalb des Gemeinschaftsverhältnisses der Gesellschaften in Konstanz und in Lindau fiel. — Der Ausfall von Dividenden erfolgte in den Betriebsjahren 1856 und 1857 und wurde veranlaßt durch den ungenügenden endgültigen Reingewinn von 1914 fl. für 1856 und 2801 fl. für 1857. Die niederen Dividendensätze zu 2, 3 und $3^1/_4$% fielen auf die Betriebsjahre 1859—1861 und beruhten auf dem sich mehr und mehr verflauenden Geschäftsgange der Gesellschaft. — Hinsichtlich der J. 1832—1841, für welche die noch vorhandenen Behelfe keine bestimmten Ziffern bezüglich der Dividendenergebnisse bieten, möchte nach Andeutungen des Grafen Zeppelin (S. Ü. No. 1c) und des Freiherrn von Reden (S. Ü. No. 46) anzunehmen sein, daß die Gesellschaft jeweils eine jährliche Dividende von 4% erzielte, wozu nach einer Aktennotiz für das J. 1837 noch eine Superdividende von 2% gekommen zu sein scheint. Für die letzte Betriebszeit der Gesellschaft vom 1. Januar 1862 bis 14. März 1863, für welche ebenfalls bestimmte Anhaltspunkte betreffs der Dividendenergebnisse fehlen, dürfte nach den gegebenen Verhältnissen ein Ausfall derselben zu erachten sein.

Im ganzen:

2 Jahre	zu	0 %	Dividende,
1 Jahr	„	2 %	„
1 „	„	3 %	„
1 „	„	3¼ %	„
15 Jahre	„	4 %	„
Zusammen 20 Jahre.			

Gesellschaft in Lindau.[1])

23 Betriebsjahre, wie oben; sämtlich mit ziffermäßig bekannten Dividendenergebnissen, nämlich:

Für die Zeit bis 1847 einschließlich:

1 Jahr	zu	4 %	Dividende I,
8 Jahre	„	4 %	„
1 Jahr	„	5 %	„ I.

Für die Zeit ab 1847:

10 Jahre	zu	4 %	Dividende,
3 „	„	6 %	„

Im ganzen:

1 Jahr	zu	4 %	Dividende I,
18 Jahre	„	4 %	„
1 Jahr	„	5 %	„ I,
3 Jahre	„	6 %	„
Zusammen 23 Jahre.			

Zu einer näheren Vergleichung sind, wie bei den Betriebsüberschüssen, so auch bei den Dividendenzahlungen wegen der Unvollständigkeit der Behelfe hinsichtlich der Württembergischen Gesellschaft lediglich die beiden Gesellschaften in Konstanz und Lindau geeignet. Hiebei ergibt sich, daß die Gesellschaft in Lindau, wie hinsichtlich der Betriebsüberschüsse, so auch hinsichtlich der Dividendenzahlungen, welche ununterbrochen fortliefen und niemals unter den Normalsatz herunter-

[1]) Die mit I bezeichneten Dividenden für die zwei ersten Betriebsjahre der Gesellschaft, 1838 und 1839, wurden nur an „die Aktionärs der I. Serie", d. h. an jene bezahlt, welche das ursprüngliche Stammkapital von 75000 fl. zusammengeschossen hatten und somit „am längsten auf ein Erträgniß ihrer Einlage zu warten hatten". — Hinsichtlich des J. 1842 gilt hier das gleiche Verhältnis wie bei der Gesellschaft in Konstanz (vergl. S. 152, Anm. 1). Die Dividenden zu 6%, treffend auf die besonders günstigen Betriebsjahre 1853—1855 (Zeit um die Eröffnung der Eisenbahn nach Lindau), bestanden jeweils aus einer Dividende zu 4% und einer Superdividende zu 2%.

gingen, wohl aber denselben zeitweise überstiegen, günstigere Gesamtresultate erzielte als die Gesellschaft in Konstanz.

5. Der Schuldenstand insbesondere.

Eine lückenlose Darstellung ist leider auch hinsichtlich dieses Gegenstandes untunlich; das Wenige, was aus den verfügbaren Behelfen zu entnehmen ist, läßt sich zusammenfassen, wie folgt:

Württembergische Gesellschaft.

Im Betriebsjahre 1846/47 ergab sich wegen Anschaffung des neuen Dampfbootes „Königin von Württemberg" und des Schleppschiffes „Delphin" ein größerer Geldbedarf. Zu dessen Deckung verkaufte die Gesellschaft die „noch in ihrem Besitze" befindlichen Staatsobligationen zu 11300 fl. und entnahm gleichzeitig ein Anlehen von 60000 fl. aus dem Staatsgrundstocke zu dem bereits bestehenden älteren solchen Anlehen von 50000 fl. Dieses neue Anlehen zahlte sie bis zum 1. März 1851 in Raten zurück. Über die Entstehung und die Rückzahlung des älteren Anlehens geben die vorliegenden Behelfe keine bestimmte Auskunft.

Gesellschaft in Konstanz.

Nach dem noch vorhandenen Jahresberichte für das Betriebsjahr 1842 betrugen die Passiva der Gesellschaft, wohl im Zusammenhange mit dem in den J. 1840—1841 erfolgten Baue von neuen Dampfschiffen, die Summe von 73600 fl. Die Passiva sanken im J. 1843 auf 44822 fl. und im J. 1844 auf 26670 fl., wozu wohl die Steigerung der Betriebserträgnisse wesentlich beitrug. Über den weiteren Tilgungsgang dieser Passiva fehlen entsprechende Angaben.

Als positive Nachricht ist noch jene eines baren Darlehens von 25000 fl. zu bezeichnen, welches der Staatsgrundstock der Gesellschaft im J. 1858 gewährte; ob und wann vor der Verstaatlichung der Dampfschiffahrt im J. 1863 eine bezügliche Heimzahlung stattfand, ist aus den Behelfen nicht zu entnehmen.

Gesellschaft in Lindau.

Die Jahresberichte enthielten eine ständige Rubrik, in welcher unter dem Titel „Guthaben von Kreditoren" sämtliche in den betreffenden

Jahren jeweils bestandene Passiva der Gesellschaft summarisch zusammengefaßt waren. Diese Rubrik bezifferte für das erste Betriebsjahr 1838 einen Schuldenstand von 14200 fl., für das letzte Betriebsjahr derselben auf eigene Rechnung, 1860, einen solchen von 14437 fl., während dieser Stand in den inzwischen liegenden Jahren bald höher (bis gegen 39000 fl.) stieg, bald tiefer (bis 8000 fl.) herabsank.

Diese Passiva bestanden in der Hauptsache in laufenden und wechselnden Geschäftsverbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber bestimmten Firmen und traten in zwei Fällen förmliche Kapitalsaufnahmen dazu. Diese beiden Fälle waren: die Aufnahme von 14000 fl. im J. 1838 wegen der Baukostenüberschreitung für den „Ludwig" und eine solche von 20000 fl. im J. 1847 gelegentlich der Erbauung des „Merkur". In beiden Fällen handelte es sich um Anlehen bei Privaten. Ein direktes Darlehen des Staates, wie solches den Gesellschaften in Württemberg und Baden mehrfach zu teil wurde, erhielt die Gesellschaft in Lindau nie.

Die Abzahlungen an dem jeweiligen Passivstande erfolgten stets durch laufende Mittel.

Die vorstehenden Ausführungen bieten zwar kein erschöpfendes Bild, aber, wie ich hoffe, immerhin eine für den Rahmen der gegenwärtigen Arbeit genügende Orientierung bezüglich der Finanzgebahrung der vormaligen drei deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Bodensee während der Dauer des Bestandes derselben.

VI. Kapitel.

Unausgeführte Pläne in Bezug auf Gründung weiterer Dampfschiffahrtsunternehmen vor dem Jahre 1847.

1. Österreich.

Nachdem Württemberg im J. 1824 mit Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee vorausgegangen und Baden im Juli 1830 mit Gründung einer eigenen Dampfschiffahrtsgesellschaft gefolgt war, lenkte sich noch im letztgenannten Jahre auch in den an den See angrenzenden Teilen Österreichs die Aufmerksamkeit auf das neue

Verkehrsmittel und nahm das damalige Landespräsidium von Tirol und Vorarlberg in Innsbruck die Angelegenheit in die Hand. Hatte man zunächst auch nur an den postalischen Verkehr gedacht, so erhielt die Frage bald infolge höherer Weisung aus Wien die Wendung, daß hauptsächlich die kommerziellen Verhältnisse von Tirol und Vorarlberg als maßgebend zu erachten seien und für die allenfallsige Errichtung eines besonderen Dampfschiffahrtsunternehmens in Bregenz der eben in Baden sich abspielende Vorgang der Gründung einer Aktiengesellschaft mit staatlicher Unterstützung festzuhalten wäre.

Der von dem Landespräsidium in Innsbruck zur eingehenden Sachinstruktion aufgeforderte damalige Kreishauptmann von Bregenz, Ebner, führte in seinen bezüglichen Berichten vom 12. und vom 28. Oktober 1830 aus:

In kommerzieller Beziehung besitze Vorarlberg außer einiger Holzausfuhr und einem mäßigen Transithandel, welcher letztere sich auf den Hafen von Fußach und die Splügenroute von und nach Italien stütze, keine Bedeutung. Dieser Transithandel könne aber wesentlich gehoben werden, wenn er auf die Route Frankfurt a. M.—Ludwigshafen a. B.—Bregenz—Arlberg—Innsbruck—Verona—Venedig—Triest mit Fortsetzung von da nach den außerösterreichischen Ländern Italiens geleitet würde. Hiezu sei die Gründung einer besonderen Dampfschiffahrtsanstalt in Bregenz, sowie die Errichtung geeigneter Speditionsgeschäfte daselbst unter Mitwirkung der Handelsstände von Innsbruck, Bozen, Verona, Venedig und Triest nötig. Als beste Form für die Gründung einer Dampfschiffahrtsgesellschaft in Bregenz empfehle sich, einerseits wegen der überwiegenden Bedeutung, welche Ludwigshafen hiebei für Bregenz erhalten würde, anderseits bei dem Mangel an geeigneten Persönlichkeiten für die Ausgestaltung einer solchen Gründung in Bregenz selbst die enge Angliederung an die neue Dampfschiffahrtsgesellschaft in Konstanz. Ein Haupthindernis für die Dampfschiffahrt in Voralberg seien aber die in den dortigen Häfen bestehenden Abfuhrgelder, welche im Wege der Reziprozität gegenüber den übrigen Uferstaaten entweder ganz zu beseitigen, oder doch nach Möglichkeit zu ermäßigen wären.

In den auf diese Berichte ergangenen Bescheiden vom 29. März und 31. Mai 1831 sprach das Landespräsidium aus, daß die Errichtung einer österreichischen Dampfschiffahrt in Bregenz um so mehr anzustreben sei, als hiedurch zu dem beregten Transithandel von Frankfurt a. M. über den Bodensee nach Italien wohl auch der in Bremen eingehende und von da über Frankfurt a. M. sich südlich wendende überseeische Warenzug gewonnen werden könnte, daß aber im übrigen für die Errichtung einer Dampfschiffahrtsanstalt in Bregenz nach dem Muster jener in Konstanz

die Initiative dem Handelsstande in Vorarlberg selbst überlassen werden müsse. Zugleich erging vom Landespräsidium der Auftrag, einerseits im Sinne des Zustandekommens einer solchen Initiative des vorarlbergischen Handelsstandes zu wirken, anderseits bestimmte Vorschläge über eine für die Dampfschiffahrt günstige Regelung der Abfuhrgelder in den vorarlbergischen Häfen zu machen.

Kreishauptmann Ebner nahm sich der Sache mit besonderem Eifer an und seine fortgesetzten Bemühungen hinsichtlich des zweiten Teiles seines Auftrages führten dahin, daß, wie weiter oben bereits erwähnt, die seitherigen Abfuhrgelder in den vorarlbergischen Häfen im J. 1836 aufgehoben wurden und somit von da ab von österreichischer Seite eine zeitgemäße Regelung der Abfuhrverhältnisse auf der Grundlage der Reziprozität gegenüber den übrigen Uferstaaten angebahnt werden konnte.

Was aber den ersten und hauptsächlichsten Teil seines Auftrages, das Projekt der Gründung einer besonderen Dampfschiffahrtsanstalt in Bregenz, anlangte, konnte der Kreishauptmann dem Landespräsidium im J. 1833 ein solches vorlegen, welches von einem in der Nähe von Bregenz lebenden Geschäftsmanne aufgestellt und bis ins einzelne bearbeitet worden war.

Als der Verfasser dieses Projektes erschien der im J. 1824 in Vorarlberg eingewanderte Kaufmann Johann Chrisostomus Mayr, welcher das ehemals ärarialische Eisenschmelzwerk am Bäumle zwischen Bregenz und der bayerischen Grenze erworben hatte. Er besaß den Ruf eines sehr gebildeten und namentlich im Fabrik- und Handelsfache sehr bewanderten Mannes und war in gewerblichen Fragen seitens der Behörden schon vorher mehrfach zu Rate gezogen worden.

Nach seinem Programme sollte eine Dampfschiffahrtsgesellschaft auf Aktien mit dem Sitze in Bregenz gebildet werden, welche sich zugleich auch mit der Ausführung der Schlepp- und Segelschiffahrt befassen würde. Das Gründungskapital sollte 40000 fl. öst. W. (= 48000 fl. südd. W.), zerlegt in 160 Aktien zu je 250 fl., betragen. Bei der Gründung der Gesellschaft sollte der von der Regierung hiefür zu gewinnende Handelsstand von Triest, als österreichischem Endpunkte der oben bereits berührten Transitroute von Norden her über den Bodensee, sich hauptsächlich beteiligen; nach der Gründung sollte die neue Bregenzer Gesellschaft sofort mit jener in Konstanz in ein Sozietätsverhältnis (ähnlich jenem, welches später zwischen den Gesellschaften von Konstanz und Lindau geschlossen wurde) treten. Für sich erbat Mayr, dessen Vermögenslage sich ungünstig gestaltet hatte und welcher deshalb nach Erwerb streben mußte, den Vertrauensposten als Direktor der neuen Bregenzer Gesellschaft.

Die von der österreichischen Regierung über die Beteiligung des Triester Handelsstandes einvernommene dortige Börsendeputation verhielt sich laut Erklärung vom J. 1834 ablehnend und führte dabei an, daß auf dem Bodensee bereits Dampfschiffe beständen und diese daselbst sich überhaupt mehr für den Personen- wie für den Gütertransport (!) eigneten. Da die Regierung ihrerseits keine weiteren Schritte mehr in der Sache tat, war dieses erste Projekt Mayrs gefallen.

Doch noch im Herbste des gl. J. 1834 trat Mayr mit einem zweiten Projekte hervor, indem er der Regierung die Bitte um eine ausschließliche Konzession für eine von ihm mit finanzieller Unterstützung des Staates zu bildende Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Eilpostdampfschiffahrt zwischen Bregenz und Konstanz unterbreitete. Nachdem aber die Regierung die Bitte um finanzielle Unterstützung alsbald ablehnte und nur eine spätere eventuelle Benützung des Unternehmens für den Postdienst in Aussicht stellte, erschien auch dieses zweite Projekt Mayrs gescheitert.

Hiemit waren die von Vorarlberg selbst ausgehenden Bestrebungen bezüglich der Gründung einer besonderen Dampfschiffahrtsanstalt in Bregenz in der Hauptsache ergebnislos abgeschlossen.

Nun folgten von außen her Bestrebungen hinsichtlich der nachhaltigen Einbeziehung der seither von der Dampfschiffahrt etwas stiefmütterlich behandelten vorarlbergischen Häfen in den Dampfschiffahrtsbetrieb.

Die erste Anregung gab die Württembergische Gesellschaft nach Inbetriebnahme ihres zweiten Dampfschiffes „Kronprinz" im J. 1839. Es entwickelte sich hieraus die bereits erwähnte regelmäßige Befahrung der genannten Häfen durch obige Gesellschaft.

Die zweite Anregung kam von badischer Seite und hing mit dem Bruche zwischen den Gesellschaften in Konstanz und Lindau zusammen. Der endgültige Bruch zwischen diesen beiden Gesellschaften war auf der Generalversammlung in Konstanz vom 13. August 1842 mit Wirkung ab 1. September gl. J. ausgesprochen worden. Und schon am 25. August, also noch vor dem tatsächlichen Vollzuge dieses Bruches, erging von Konstanz aus an den Kreishauptmann in Bregenz die vertrauliche Anfrage, ob die österreichische Regierung nicht bewogen werden könne, in unauffälliger Weise 100 Aktien der Gesellschaft von Konstanz zu erwerben, wonach sich die letztere in eine „Österreichisch-Badische Gesellschaft" umwandeln und die vorarlbergischen Häfen in den Kreis ihres regelmäßigen Dienstes einbeziehen würde. Die österreichische Regierung fand indessen ein derartiges Abkommen mit ihren Verwaltungsgrundsätzen nicht übereinstimmend und die weitere Verfolgung dieses Gegenstandes unterblieb.

Noch sei hier des Hafenausbaues von Bregenz gedacht, welcher in den nächstfolgenden Jahren, allerdings unter eigenartigen Umständen, zu stande kam, immerhin aber eine wesentliche Verbesserung der bereits geschilderten äußerst mißlichen Verhältnisse daselbst mit sich brachte.[1])

2. Schweiz und Württemberg.

Wie schon weiter oben dargelegt, beabsichtigte im J. 1838 die Regierung des Kantons St. Gallen die Errichtung eines besonderen schweizerischen Dampfschiffahrtsunternehmens mit dem Stützpunkte Rorschach und das kaufmännische Direktorium in Schaffhausen die Gründung eines gleichen Unternehmens in ebendieser Stadt, standen aber beide von ihrem Vorhaben ab, als die Dampfschiffahrtsgesellschaft in Lindau gelegentlich der Erbauung der „Concordia" denselben einen ausgiebigen Aktienbezug, sowie Sitz und Stimme in ihrem Ausschusse gewährte.

Während nun damit die Bestrebungen Schaffhausens, in den Besitz eines eigenen Dampfschiffahrtsunternehmens zu kommen, wenigstens für die erste Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, beseitigt erschienen, war dieses hinsichtlich des Kantons St. Gallen nicht der Fall, denn hier tauchten diese Bestrebungen bereits im J. 1842 aufs neue, wenn auch in etwas veränderter Form, wieder auf.

Zunächst wünschte in ebendiesem J. 1842 die das Postregal in Württemberg ausübende Taxis'sche Postverwaltung statt der seitherigen täglich einmaligen eine täglich zweimalige Postverbindung zwischen Friedrichshafen und Rorschach, sowie die Neueinrichtung einer täglich einmaligen Postverbindung zwischen Friedrichshafen und Romanshorn, dessen günstige Verkehrslage am See immer besser gewürdigt wurde. Diesem Wunsche konnte die im J. 1838 aus der Friedrichshafener Gesellschaft hervorgegangene Württembergische Dampfschiffahrtsgesellschaft auch mit ihrem zweiten im J. 1839 in den Dienst gestellten Dampfschiffe „Kronprinz" nicht genügen. Die genannte Postverwaltung trat deshalb mit der Absicht hervor, für ihre Zwecke einen eigenen

---

[1]) Graf Zeppelin erzählt die eigenartigen Umstände des damaligen Bregenzer Hafenumbaues ausführlich. Danach legte etwa im J. 1840 ein Ingenieur King der österreichischen Regierung den Plan zu einem Hafenbaue um den Betrag von 120000 fl. vor, ermäßigte bei dem Zögern der Regierung den Betrag auf 12000 fl. und erbaute dafür um das J. 1844 einen Hafen mit Anlagen aus Holzwerk. Dann verhöhnte er in außerösterreichischen Blättern diesen „hölzernen Hafen" derart, daß die Regierung ihm endlich im J. 1849 die weitere Summe von 100000 fl. zur Verfügung stellte, mit welcher derselbe sodann jenen Hafenbau ausführte, welcher bis zu dessen weiterer Umgestaltung bei Errichtung der staatlichen österreichischen Bodenseedampfschiffahrt im J. 1884 bestand.

in Friedrichshafen zu stationierenden Postdampfer zu erbauen. Gegen ein solches Unternehmen legte die Württembergische Gesellschaft unter Bezugnahme auf das ihr in Friedrichshafen zustehende ausschließliche Schiffahrtsrecht Verwahrung ein. Wenn nun auch in den maßgebenden amtlichen Kreisen in Württemberg die Auffassung von der Unvereinbarkeit des Vorhabens der Taxis'schen Postverwaltung mit dem Schiffahrtsrechte der Württembergischen Gesellschaft nicht allseitig geteilt wurde, so bot die Sachlage dieser Verwaltung dennoch Veranlassung, von der Erbauung eines Postdampfers mit Stationierung in Friedrichshafen abzusehen. Dagegen zog sie die Erbauung eines solchen mit Stationierung in Rorschach, von wo aus derselbe die gewünschten Postverbindungen zwischen der Schweiz und Friedrichshafen in gleicher Weise wie bei einer Stationierung am letzteren Orte versehen konnte, in Erwägung.

Allein diesem Projekte trat noch im J. 1842 insofern ein Gegenprojekt entgegen, als die kantonale Postverwaltung von St. Gallen selbst mit der Absicht der Gründung einer eigenen St. Gallischen Dampfschiffahrtsanstalt mit dem Stützpunkte Rorschach umging. Diese Anstalt sollte zunächst für den Postdienst bestimmt, aber in weiterer Linie auch anderen Verkehrszwecken dienlich sein. Das Gründungskapital derselben mit 80000 fl. sollte durch Ausgabe von Aktien aufgebracht und die Verzinsung derselben mit 5% durch die St. Gallische Postverwaltung gewährleistet werden. Die schweizerische Tagespresse begrüßte diesen Plan in schwungvollen Worten und ein dortiges Blatt prophezeite mit Bezug auf den gerade damals eintretenden Bruch und Kampf zwischen den Gesellschaften in Konstanz und in Lindau als schönste Seite dieses schweizerischen Unternehmens „das Aufhören der Eifersucht der alten Gesellschaften und die kommende Verschmelzung aller Dampfschiffahrtsgesellschaften für den Bodensee, wodurch allein eine allen Bedürfnissen entsprechende regelmäßige Befahrung des ganzen Sees garantiert werde, während bis dahin einzelne Uferplätze nur spärlich von den Dämpfern heimgesucht worden seien". Allein das Projekt kam nicht zur Ausführung und es verblieb bei Wünschen und Hoffnungen.

Aber auch die Taxis'sche Postverwaltung, welche, wie es scheint, zeitweise einer Verschmelzung ihres eigenen auf Rorschach gerichteten Projektes mit jenem der St. Gallischen Postverwaltung zuneigte, verfolgte, nachdem letztere ihre Absichten aufgegeben, auch ihrerseits ihre Pläne nicht mehr weiter. Die Ursache hiefür möchte in dem Umstande gelegen sein, daß in Württemberg bereits durch ein Gesetz vom J. 1843 die Übernahme des Postdienstes in den Staatsbetrieb angebahnt wurde.

So blieben denn alle vorerwähnten, während der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt aufgetauchten Pläne bezüglich Gründung weiterer Dampfschiffahrtsunternehmungen unausgeführt. Der Umstand, daß diesen Plänen in der Hauptsache jeweils die Verbesserung des postalischen Verkehres zu Grunde lag, läßt in Verbindung mit der Förderung, welche die tatsächlich bestandenen Dampfschiffahrtsgesellschaften seitens der Postverwaltungen empfingen, den Wert erkennen, den die letzteren — die damaligen altherkömmlichen „Verkehrsanstalten" — der aufstrebenden Bodenseedampfschiffahrt mehr und mehr beilegten.

Nach der Nichtsausführung der vorstehend beregten Pläne traten die Württembergische Gesellschaft, dann die Gesellschaften in Konstanz und in Lindau als die einzigen Repräsentantinnen der Bodenseedampfschiffahrt in die zweite, mit dem J. 1847 beginnende Hauptperiode derselben hinüber.

Schlußwort.

Am 24. Oktober 1847 erfolgte die Betriebseröffnung der Strecke Friedrichshafen—Ravensburg der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der ersten Eisenbahnstrecke, welche das Ufer des Bodensees unmittelbar berührte. Mit dieser Betriebseröffnung endete, wie in der Vorrede erörtert, die erste, die „eisenbahnlose" Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt, wenngleich naturgemäß die Wechselwirkung zwischen der Dampfschiffahrt und den Eisenbahnen nicht sofort mit der Inbetriebnahme dieser kurzen, damals noch eine Sackbahn bildenden Strecke zur Geltung kommen konnte. Diese Wechselwirkung trat in nachhaltiger Weise vielmehr erst dann ein, als die genannte Sackbahn im J. 1850 Zusammenschluß mit den weiteren Strecken der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen und hiedurch mit deren Hinterbahnen erlangte und hierauf in den übrigen Uferstaaten des Bodensees nach und nach Eisenbahnen an demselben erschienen, welche entweder schon bei diesem ihrem Erscheinen Zusammenhang mit dem Eisenbahnnetze des eigenen Landes und seiner Nachbarländer besaßen oder solchen nachgehends erhielten.

In den einzelnen Uferstaaten außer Württemberg erschienen als erste Eisenbahnen am See: in Bayern im J. 1853 die Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen, in der Schweiz im J. 1855 die Schweizerische Nordostbahn, in Baden im J. 1863 die Großh. Badischen Staatseisenbahnen und in Österreich im J. 1872 die K. K. priv. Vorarlberger Bahn.

Die am Schlusse der ersten Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt im J. 1847 bestandenen drei deutschen gesellschaftlichen Dampfschiffahrtsanstalten wurden in der Folge unter jeweiliger Angliederung derselben an die betreffenden Staatseisenbahnen verstaatlicht und zwar jene in Württemberg im J. 1854, jene in Bayern im J. 1862 und jene in Baden im J. 1863.

Die im J. 1855 am See erschienene Schweizerische Nordostbahn und die im J. 1884, unter Einverleibung der K. K. priv. Vorarlberger Bahn, daselbst aufgetretenen K. K. Österreichischen Staatsbahnen

brachten sofort neue, ihnen organisch angegliederte Dampfschiffahrts anstalten mit sich.

Demgemäß steht vom J. 1863 ab in Württemberg, Bayern, der Schweiz und Baden und vom J. 1884 ab auch in Österreich, also nunmehr in allen Uferstaaten, die Bodenseedampfschiffahrt in organischer Zusammengehörigkeit mit einem am See endenden heimatlichen Eisenbahnnetze.[1])

Die stets sich mehr ausgestaltende Wechselwirkung zwischen den Eisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt führte bald dazu, daß die letztere, welche während ihrer ersten Hauptperiode ein für sich bestehendes spezielles Verkehrsinstitut gewesen war, den Charakter einer „Verlängerung der Eisenbahnen über den See", also mit anderen Worten jenen einer Hilfsanstalt der Eisenbahnen, annahm. Das gegenseitige Verhältnis zwischen den einzelnen Dampfschiffahrtsanstalten selbst, nun „Dampfschiffahrts-Verwaltungen" genannt, entwickelte sich auf dem Wege des Entgegenkommens und Zusammenarbeitens in allen gemeinschaftlichen Angelegenheiten in der Weise, daß dieselben sich etwa vom J. 1860 ab „Vereinigte Dampfschiffahrts-Verwaltungen" (V. D. V.) nannten. Allerdings erlangte diese Vereinigung erst im J. 1885 die Form eines fest organisierten Verbandes.

Die Urgrundlage dieser Vereinigung beruhte von je und beruht heute noch auf dem gemeinsamen Fahrplane. Das endliche Zustandekommen des letzteren im J. 1847 war das Friedenswerk, mit welchem die erste Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt abschloß, sein Fortbestand ist und bleibt das mächtigste Bindeglied für die V. D. V. So reichen die Wurzeln des genannten Verbandes zurück in das die erste Hauptperiode der Bodenseedampfschiffahrt abschließende J. 1847.

Die an der Wende des 19. und 20. Jahrhunderts bezüglich des Eisenbahnwesens eingetretene Verstaatlichungsaktion in der Schweiz hatte zur Folge, daß nunmehr sämtliche am Bodensee befindliche Hauptbahnen und sämtliche Dampfschiffahrtsanstalten für diesen See die Eigenschaft als Staatsanstalten besitzen und hiemit das Prinzip der Staatsverkehrsanstalten an und auf dem See zum herrschenden geworden ist.[2])

Die gleichfalls an der Jahrhundertwende erfolgte Vollendung der Bodenseegürtelbahn wird, wozu ja der Anfang bereits gemacht ist, der

---

[1]) Die einzige Ausnahme besteht hinsichtlich der „Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein in Schaffhausen", in Tätigkeit seit dem J. 1865, deren eingeschränkter Wirkungskreis sich bereits aus ihrem Namen ergibt. Indessen gehört diese Gesellschaft schon vom J. 1868 ab den V. D. V. an.

[2]) Mit Fortbestehen der in der vorausgehenden Anmerkung beregten einzigen Ausnahme.

Bodenseedampfschiffahrt künftig bis zu einem gewissen Grade Eintrag tun. Allein es besteht die begründete Annahme, daß die letztere, wenigstens für absehbare Zeit, in der Hauptsache ihre seitherige Bedeutung bewahren wird. Und damit entfällt auch die Befürchtung einer rasch eintretenden Verödung des schönen blauen Bodensees.

Die nähere Ausführung des weiteren Entwicklungsganges der Bodenseedampfschiffahrt vom Schlusse ihrer ersten Hauptperiode im J. 1847 bis auf die Gegenwart, in ihrer Wechselwirkung mit den Eisenbahnen, möchte ich, wie schon in der Vorrede betont, einer weiteren, bereits begonnenen Arbeit vorbehalten.